



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

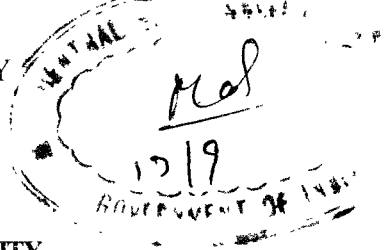
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 87]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 22, 2002/वैशाख 2, 1924

No. 87]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 22, 2002/VAISAKHA 2, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 22 अप्रैल, 2002

सं. टीएमपी/73/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का.38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि. (सीसीटीएल) द्वारा अपने टर्मिनल के प्रचालन के प्रारंभिक चरण में लागू की गई प्रचालन प्रक्रियाओं के कारण उत्पन्न प्रशुल्क संबंधी मुद्दों के बारे में विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं और पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदनों का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएमपी/73/2001-सीएचपीटी

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल के विभिन्न पत्तन प्रयोक्ता

..... आवेदक

और पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाएं

गणपति

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि० (सीसीटीएल)

..... प्रतिनिधि

आदेश

(8 अप्रैल 2002 को पारित)

यह मामला चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि. (सीसीटीएल) द्वारा अपने टर्मिनल के प्रचालन के प्रारंभिक चरण में लागू की गई प्रचालन प्रक्रियाओं के कारण उत्पन्न प्रशुल्क संबंधी मुद्दों के बारे में प्रयोक्ताओं से प्राप्त अभ्यावेदनों से संबंधित है।

1.3 इस प्राधिकरण ने 4 दिसंबर, 2001 को आदेश पारित किया था जिसमें उसने सीसीटीएल को उसके प्रस्तावित निपटान होने तक अंतरिम उपाय के रूप में दी गई सेवाओं के लिए सीएचपीटी की दरों के मान के अनुसार वसूल करने का प्राधिकार दिया था।

2.1 सीसीटीएल के प्रशुल्कों के निर्धारण के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए 18 जनवरी, 2002 को सीएचपीटी में हुई संयुक्त सुनवाई में, विभिन्न पक्ष प्रयोक्ता संगठनों के प्रतिनिधियों ने सीसीटीएल के लिए अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्कों के क्रियान्वयन के सदर्भ में उत्पन्न विभिन्न प्रचालन एवं प्रशुल्क संबंधी मुद्दे उठाए थे। मद्रास चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआईआई) और चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचएए) ने इन संबंधित मुद्दों के समर्थन में संयुक्त सुनवाई के समय अपने अभ्यावेदन प्रस्तुत किए थे जिन्हें सीसीटीएल को टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

2.2 इस संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि सीसीटीएल के लिए अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्कों के क्रियान्वयन के सदर्भ में प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए प्रशुल्क संबंधी मुद्दों और प्रचालन संबंधी मामलों पर विचार करने के लिए चेन्नई में सीएचपीटी परिसरों में 2 फरवरी, 2002 को एक और संयुक्त सुनवाई होगी। सभी प्रयोक्ताओं को सूझाव दिया गया कि वे अपने लिखित निवेदन पेश करने के साथ ही उसकी एक प्रति सीसीटीएल को भी भेजना चाहें।

3.1 मद्रास चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआईआई) चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन से प्राप्त निवेदन के अतिरिक्त, निम्नलिखित निवेदनों का भार इस प्रकार है

मद्रास चैम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (एमसीसीआईआई)

क. प्रशुल्क संबंधी मुद्दे

निवेदकों ने कहा कि एल गार्ड उपकरणों का प्रचालन करने में आ रही समस्याओं का निवारण करने के लिए निवेदकों ने प्रयास किए बिना एकपक्षीय निर्णय लिया कि सभी बॉक्सों का कॉन्कोर (CONCOR) से निकालकर गार्ड ऑफ डॉक सीएफएस में ले जाया जाए।

- (ii) सीसीटीएल ने बॉक्सों को जलयान के हुक से कॉन्कोर भेज दिया और इसकी जहाजरानी उद्योग को कोई सूचना नहीं दी, और गैक्सों की यादें में सीधे सुपुर्दगी देने से इकार कर दिया। इसका कारण निम्नलिखित कारणों और भंडारण प्रभावों की वसूली की गई जो यदि टर्मिनल से सीधे सुपुर्दगी की अनुमति दी जाती तो नहीं होती।

- (iii) चूंकि इस प्रकार के सीधे यातायात की सहमति एवं सम्मति नहीं ली गई थी अतः टर्मिनल के अधिग्रहण के दिन से सामान्य कार्यों की बहाली तक की पूरी अवधि को 'अकार्य दिवस' माना जा सकता है। सीसीटीएल की अक्षमता के लिए उद्योग को नुकसान नहीं होने दिया जाएगा।
- (iv) जब बॉक्सों को जलयान के हुक से पत्तन के बाहर सीएफएस तक ले जाया जाता है तो घाट साइड की गैट्री क्रैन के अलावा कोई अन्य सीसीटीएल उपस्कर नहीं लगाया जाता। इसलिये प्रति 20' कंटेनर के लिए 1415/- ₹0 और प्रति 40' कंटेनर के लिए 2125/- ₹0 टीएचसी में से केवल 790/- ₹0 और 1185/- ₹0 ही वसूली योग्य है।
- (v) कंटेनर यार्ड तक ढुलाई और यार्ड के संबंध में 20' कंटेनर के लिए 625/- ₹0 और 40' कंटेनर के लिए 940/- ₹0 के प्रशुल्क की लाइन से वसूली नहीं की जाएगी। यदि इगकी भूखंड में गई है तो उसकी वापसी कर दी जाएगी।
- (vi) कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण होने के बाद, भारण (स्टीवडोरिंग) की जिम्मेदारी सीसीटीएल की है, लाइन की नहीं। अतः लाइने/एजेंट टीएचसी में शामिल 448/- ₹0 प्रति फ्रिंज के जहाज पर्यंत भारण (स्टीवडोरिंग) की वापसी करेंगे।
- (vii) 20' कंटेनर 40' कंटेनर के लिए क्रमशः 350/- ₹0 और 515/- ₹0 के लिफ्ट ऑफ प्रभारों की जिनकी टीएचसी के भाग के रूप में वसूली की गई होगी, ऐसे मामलों में वापसी करनी होगी जिन मामलों में बॉक्सों का जलयान के हुक से सीधे बाहरी सीएफएस में ले जाया गया हो।
- (viii) कार्गो पर घाटभाड़े को कार्गो के सामान्य भंडारण के लिए अंतर्निहित उपबंध माना जाता है। सीधे सुपुर्दगी के मामले में कार्गो को भंडारण के लिए अंतर्निहित सुविधा नहीं मिलेगी। ऐसी स्थिति में अथानुपातिक घाटभाड़े की वापसी की जाएगी।
- (ix) विशेष सेवा अनुरोध (एसएसआर) के रूप में 2000/- ₹0 प्रति जॉक्य की नई लागत मद लागू करना अनुचित है और उसके लिए विधिक मजूरी भी नहीं है। और इसलिए उसकी वापसी की जानी चाहिए।

ख. प्रक्रिया संबंधी मुद्दे

- (i) संयुक्त सुनवाई में, कंटेनर टर्मिनल के प्रवालनों के प्रहस्तन से संबंधित प्रक्रिया संबंधी पहलुओं को प्रशुल्कों के समान ही प्रमुखता दी गई थी क्योंकि प्रक्रिया संबंधी मामले प्रशुल्कों के लिए उलझन पैदा करते हैं।

- (ii) सीसीटीएल ने टर्मिनल का अधिग्रहण करने के बाद अपनी प्रक्रियाओं एवं पद्धतियों के बारे में जहाजरानी उद्योग को नहीं बताया। अभी भी उनकी कोई लिखित दस्तावेजी प्रक्रिया नहीं है। इससे कंटेनर टर्मिनल में भ्रांति उत्पन्न होती है।
- (iii) वित्त मंत्रालय ने सौदा लागत कम करने के लिए प्रतिष्ठित आयातकों के लिए 'ग्रीन चैनल' की संकल्पना शुरू की है। यह सही दिशा में उठाया गया कदम है अतः यह सीसीटीएल में जारी रहेगा।
- (iv) सीएचपीटी प्रशुल्क में पत्तन के भीतर कार्गो का सीमा शुल्क निरीक्षण करने का प्रावधान है। यह पद्धति लगभग दो दशकों से अपनाई जा रही है। यह लागतों को नियंत्रण में रखने में सहायक है। सीसीटीएल को निदेश दिया जाए कि वह पूर्व पद्धति को बनाए रखे। परंतु ऐसे प्रचालनों को पूरा करने के लिए समय सीमा निर्धारित की जाए जिससे स्टैक यार्ड में कार्गो का ढेर न लग जाए।
- (v) निर्यात के संबंध में, अधिग्रहण से पूर्व विद्यमान सभी प्रचालनों को बनाए रखा जाएगा। यदि किसी परिवर्तन के लिए प्रस्ताव किया जाएगा तो वह उद्योग और प्रयोक्ताओं के परामर्श से किया जाएगा।
- (vi) श्रमिकों की आतंकवादी गतिविधियों के कारण सदस्य फर्में पोतलदान की कोई अन्य प्रक्रिया अपनाने अथवा प्रचालन (ओ) यार्ड में पड़े कार्गो के निपटान की वैकल्पिक विधि अपनाने में असमर्थ है। इससे अतिरिक्त वित्तीय नुकसान होता है।

चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचएए)

- (i) सीएचपीटी की मौजूदा दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार कंटेनर यार्ड से प्रचालन (ओ) यार्ड तक कंटेनर ले जाने के लिए प्रशुल्क 20' कंटेनर के लिए 1,040/- ₹0 और 40' कंटेनर के लिए 1,560/- ₹0 है जबकि सीसीटीएल इसी प्रचालन के लिए 1,700/- ₹0 और 2,550/- ₹0 वसूल कर रहा है।
- (ii) सीसीटीएल टन भार आधार पर कार्गो के निरीक्षण के लिए प्रभार वसूल करता है। यह नई वसूली है और इसका कोई प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (iii) सीसीटीएल द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना सीमा शुल्क निरीक्षण के समय पैकेज खोलने के लिए 750/- ₹0 और एक बार सील तोड़ने के लिए 50/- ₹0 वसूल किए जाते हैं। इस प्रकार के प्रभार सीएचपीटी की दरों के मान में निर्धारित नहीं है।

चेन्नई स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (सीएसएए)

- विशेष सेवा अनुरोध (एसएसआर) फार्म में यह निर्देश नहीं है कि प्रशुल्क निर्यात पर लागू है या आयात पर।
- (ii) विशेष सेवा अनुरोध में सूचीबद्ध कई मदें भी मौजूदा पत्तन प्रशुल्क का भाग है। किसी विशिष्ट प्रशुल्क मद पर विचार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के निर्णय के बाद ही किया जा सकता है और ऐसा निर्णय होने तक मौजूदा प्रशुल्क प्रचलित रहेगा।

- (iii) चेन्नई कंटेनर यार्ड से आईसीडी तक और आईसीडी से चेन्नई कंटेनर यार्ड तक सुपुर्दगी स्थिति के परिवर्तन के प्रभारों का विनिर्देश होना चाहिए ।
- (iv) फार्म नं. 13 में शामिल वजन प्रस्तुत ईआईआर से भिन्न होता है क्योंकि यह संभव है कि ट्रक का वजन भी शामिल किया जा रहा हो ।
- (v) सीसीटीएल द्वारा बहुत ही दक्ष एवं लागत प्रभावी सेवा देने के लिए दिए गए आश्वासन के प्रतिकूल सीसीटीएल का निष्पादन बिल्कुल भी अच्छा नहीं रहा बल्कि यह नगण्य स्तर तक पहुंच गया है । परिणामस्वरूप फीडर ऑपरेटर्स ने कंटेनरों के ढेर के लिए प्रति टीईयू 200 अमेरिकी डालर तक अधिभार बढ़ा दिया ।
- (vi) स्थिति के नियंत्रण से बाहर होने पर सीसीटीएल ने कंटेनरों को कॉनकोर में भेजना शुरू कर दिया और इस प्रकार पूरे उद्योग को अत्यधिक कठिनाई में डाल दिया जिसके कारण उद्योग को काफी नुकसान हुआ ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए)

- (i) सीसीटीएल ने माखक सुझाव दिया कि वह कार्गो घाटभाड़ा और विलंब भाड़ा के संबंध में एचपीटी द्वारा पोतवणिकों/ परेषितियों से वसूल किए जा रहे प्रभारों को वसूल करना बंद कर देगा , और सीसीटीएल द्वारा लाइनो को सीधे ही इन प्रभारों का बीजक बनाकर भेजेगा । लाइनो द्वारा इन प्रभारों की वसूली से सेवाकर और आयकर के रूप में अतिरिक्त वित्तीय एवं प्रशासनिक भार पड़ेगा ।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के सामने प्रशुल्क में संशोधन का मामला विचाराधीन है और मामले में अंतिम निपटान होने तक यथापूर्व स्थिति रखी जाए ।
- (iii) स्थापित प्रक्रिया से किया जाने वाला विचलन लिखित में होना चाहिए, उसमें परिवर्तन के कारण और नियोजित कार्यप्रणाली स्पष्ट होनी चाहिए, और परामर्श प्रक्रिया का पालन किया जाना चाहिए ।
- (iv) सीसीटीएल द्वारा वसूल किए जाने वाले विशेष सेवा अनुरोध प्रभार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा प्राधिकृत नहीं हैं ।

तमिल चैम्बर ऑफ कामर्स (टीसीसी)

- (i) टर्मिनल के अधिग्रहण के समय कंटेनरों के ढेर की मौजूदा स्थिति का समाधान हो गया है ; और जहाँ पहले जलयानों को बर्थ के लिए इंतजार करना पड़ता था वहीं आज बर्थ जलयानों का इंतजार कर रहे हैं ।
- (ii) हालांकि यह उल्लेख है कि बिल बनाने के लिए दरों का परिकल्पन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के विभिन्न घटकों के आधार पर किया जाता है, तथापि विशेष सेवा अनुरोध के संबंध में बिल बनाने की नई प्रक्रिया में काफी अस्पष्टता है ।

- (iii) सीसीटीएल द्वारा कंटेनरों की सुपुर्दगी में विलंब के कारण आयातकों को भारी विलंब भाड़े का भुगतान करना पड़ा है। सीसीटीएल को वसूल किए गए विलंब भाड़ा प्रभारों की वापसी करनी चाहिए क्योंकि सुपुर्दगी में विलंब सीसीटीएल की असफलता के कारण हुआ था।

हिंदुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी)

- (i) जिस समय सीसीटीएल ने टर्मिनल का अधिग्रहण किया उस समय 2000 से भी अधिक बॉक्स यार्ड में पड़े हुए थे। पंद्रह दिन बीतने के बाद भी किसी प्राइवेट ऑपरेटर ने उन पर ध्यान नहीं दिया था क्योंकि बॉक्सों को हुक से हटाने पर ही विशेष रूप से ध्यान दिया गया था। आयातकों को भी बॉक्स की सुपुर्दगी देने से इंकार कर दिया गया था। परिणामस्वरूप इन बॉक्सों का अपरिहार्य भंडारण हो गया और पूरी तरह सीसीटीएल की गलती के कारण ही विलंब प्रभार देने पड़े।
- (ii) टर्मिनल के अधिग्रहण के बाद प्रारंभिक 30 दिनों में सीसीटीएल की उत्पादकता गिरकर प्रति घंटा कुल 45 संचलन रह गई जबकि टर्मिनल के प्रहस्तन के अंतिम 30 दिनों में सीएचपीटी द्वारा प्राप्त प्रति हुक प्रति घंटा 85 संचलन थी।
- (iii) टर्मिनल के प्रचालन के प्रथम माह के दौरान सीसीटीएल ने उपस्कर की खराब स्थिति को दोष दिया जो उसे सीएचपीटी से मिला था जो इसके निष्पादन में कमी का कारण रहा। उसी उपस्कर से और केवल तीन रीच स्टैकर्स को शामिल करने से सीसीटीएल अब उच्च स्तर की दक्षता प्राप्त करने का दावा करता है। इससे ऐसा लगता है कि सीसीटीएल द्वारा उल्लिखित उपस्कर की खराब स्थिति केवल उसकी कमी को छिपाने का नाटक थी।
- (iv) उद्योग को कोई नोटिस दिए बिना ही सीसीटीएल ने टर्मिनल में बहुत ढेर हो जाने से (जो सीसीटीएल के द्वारा की गई थी) 8 दिसंबर, 2001 में टर्मिनल से सभी आयात बॉक्सों की सीधी सुपुर्दगी रोक दी। उसने सभी कंटेनरों को कॉनकोर के ऑफ डॉक सीएफएस में भेजना शुरू कर दिया और उद्योग से इस बात का आग्रह किया कि वह कॉनकोर से कंटेनरों को अपने कब्जे में ले ले।
- (v) कॉनकोर सीएफएस को कंटेनर के हटाने में हुए विलंब के लिए भी जबकि यह पूरी तरह सीसीटीएल द्वारा की गई कार्रवाई है, कंटेनर पर भंडारण और कार्गो पर विलंब भाड़ा जैसे सभी प्रकार के दंडस्वरूप प्रभारों का भुगतान करने के लिए उद्योग को बाध्य किया गया।
- (vi) टर्मिनल ऑपरेटर के लिए आयातक के आने के प्रथम सात दिन के लिए अपनी ओर से कंटेनर को ऑफ डॉक सीएफएस में लेने जाने की (बशर्ते आयातक द्वारा विशेष रूप से अनुरोध न किया गया हो) विशेष रोक होनी चाहिए जिससे विलंब शुल्क मुक्त अवधि का लाभ उठाया जा सके, सभी अपेक्षित दस्तावेज पूरे किए जा सकें और ऑफ डॉक सीएफएस को कंटेनर भेजने से आने वाली अतिरिक्त लागत को कम किया जा सके।

टर्मिनल की सामान्य गतिविधि की बहाली की पूरी अवधि को टर्मिनल में विद्यमान और सीसीटीएल द्वारा कॉनकोर को भेजे गए सभी बॉक्सों के लिए बढ़ाया जा सकता है।

- (vii) जहाँ तक सीएचपीटी द्वारा पत्तन के भीतर दी गई सीमा शुल्क निकासी का संबंध है उसने एमसीसीआई की टिप्पणियों को ही दोहराया है। सीमा शुल्क औपचारिकताओं को पूरा करने का विकल्प आयातक को होना चाहिए और प्राइवेट टर्मिनल ऑपरेटर को सौंपा जाना चाहिए।
- (viii) पत्तन से कंटेनर की निकासी या उसे ऑफ डॉक सीएफएस भेजने का विकल्प केवल आयातक को होना चाहिए।
- (ix) जहाँ तक विशेष सेवा अनुरोध का संबंध है इसने अन्य प्रयोक्ताओं के विचारों को ही दोहराया है।
- (x) निर्यात बॉक्सों की प्राप्ति और आयात कंटेनरों की सुपुर्दगी दोनों की प्रक्रिया स्थानीय स्थितियों और निर्धारित पद्धतियों को ध्यान में रखकर निर्दिष्ट की जानी चाहिए। निर्धारित प्रक्रिया में कोई भी परिवर्तन उद्योग और प्रयोक्ताओं के परामर्श से किया जा सकता है।
- (xi) सीसीटीएल ने टर्मिनल के भीतर केवल कंटेनर संख्या का सीमा शुल्क सत्यापन करने के बाद कार्गो का कब्जा लेने के लिए ग्रीन चैनल आयातकों द्वारा सुविधाओं के उपभोग से भी इंकार कर दिया है।
- (xii) जब बहुत से कंटेनरों के लिए एक शिपिंग बिल टर्मिनल को भेजा जाता है तो एकाधिक कंटेनर लबी कतार के कारण निर्धारित (कट ऑफ) समय में गेट के अंदर प्रवेश नहीं कर पाते। परिणामस्वरूप, नियोजित जलयान संबंध/संपर्क खत्म होने के साथ-साथ, निर्यातकर्ता सीमा शुल्क दस्तावेजों को अलग-अलग करने के लिए मजबूर होता है जिससे काफी विलंब हो जाता है और सीसीटीएल को विशेष सेवा अनुरोध प्रभार का भुगतान करने के साथ-साथ अतिरिक्त लागत भी वहन करनी पड़ती है।
- (xiii) सीमा शुल्क द्वारा कार्गो के रोकने की अवधि के दौरान विलंब भाड़ा प्रभारों की छूट की प्रथा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश के अनुसार जारी रखी जा सकती है।

मैसर्स आईटीसी भद्राचलम पेपर बोर्ड्स लि०

- (i) सीसीटीएल के पास इस तथ्य के बावजूद कोई आकस्मिकता नहीं है कि टर्मिनल के अधिग्रहण के समय प्रारंभ में कुछ प्रारंभिक समस्याएँ आ सकती थीं, उद्योग को सभी प्रचालनों एवं प्रक्रियाओं के बारे में अंधेरे में रखा गया।
- (ii) सीसीटीएल की समुचित योजना न होने के कारण कार्गो विलंब भाड़ा, कंटेनर भंडारण और कंटेनर रोक प्रभारों सहित लगभग 75 लाख ₹० के दंड स्वरूप प्रभारों का भुगतान करना पड़ा।
- (iii) उद्योग को टर्मिनल ऑपरेटर की अक्षमता के लिए दंड स्वरूप प्रभारों का भुगतान करने के लिए बाध्य नहीं किया जाएगा। सीसीटीएल द्वारा वसूल किए गए दंड स्वरूप प्रभार चाहे वे कार्गो से संबंधित हों या कंटेनर विशिष्ट, मुख्यतया ब्याज सहित वापस किए जाने चाहिए।
- (iv) टर्मिनल के अधिग्रहण के ठीक बाद सीसीटीएल के निष्पादन की तुलना में आयात की सीधी सुपुर्दगी की दृष्टि से सीएचपीटी का ट्रैक रिकार्ड देखने से उसकी दंडस्वरूप प्रभारों में छूट देने की मांग उचित सिद्ध होती है।

- (v) सीसीटीएल ने कंटेनरों की सीधी सुपुर्दगी बंद कर दी थी ; और कंटेनरों को 8 दिसंबर, 2001 से 23 दिसंबर, 2001 तक सीएफएस में अंतरित कर दिया था । इस प्रकार इसे इस अवधि के लिए या उस समय तक के लिए जब कंटेनर कॉनकोर को भेजे गए कार्गो के भंडारण के लिए भूमि किराया या विलंब भाड़ा प्रभार वसूल करने का कोई अधिकार नहीं है । इसके अलावा निःशुल्क दिनों की गणना पत्तन के कंटेनर यार्ड में पड़े हुए कंटेनरों के लिए 23 दिसंबर, 2001 से होगी ।

4.1 एमसीसीआई और सीसीएचएए द्वारा की गई टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में सीसीटीएल ने निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 4 दिसंबर, 2001 के आदेश में उसे अंतरिम व्यवस्था के रूप में सीएचपीटी की मौजूदा दरों के मान में निर्धारित दरें वसूल करने की अनुमति दी गई है । तदनुसार उसने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीएचपीटी दरों के मान का अनुसरण किया है । प्रचालन प्रक्रियाओं के बारे में इस आदेश में कुछ नहीं कहा गया है ।
- (ii) उसके द्वारा वसूल किए गए जहाज पर्यंत भारक (ऑन बोर्ड स्टीवडोरिंग) प्रभार 448/- ₹0 (तथा उस पर 5% सेवा कर) सीएचपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रभारों से कम हैं ।
- (iii) टर्मिनल प्रचालन शुरू करने से पहले विभिन्न प्रस्तावों के माध्यम से औपचारिक रूप से एकत्र होकर इस उद्योग के सभी ग्राहकों में विस्तृत प्रचालन प्रक्रिया को व्यापक स्तर पर परिचालित किया गया है ।
- (iv) कंटेनरों का ढेर लगने के साथ-साथ सामान्य प्रचालनों के लिए पर्याप्त यार्ड उपस्कर भी उपलब्ध नहीं था । यह सुनिश्चित करना अनिवार्य था कि उपलब्ध ससाधनों का अधिकतम स्तर तक उपयोग किया जा सके । आयात यार्ड की माल सूची बहुत तेजी से अपनी अधिकतम क्षमता पर पहुंच रही थी और इसके ऐसे ही चलते रहने देने का अर्थ यह होता कि टर्मिनल पूरी तरह बंद हो जाता । आयातों को बड़ी मात्रा में भेजना अंतरराष्ट्रीय टर्मिनलों में अपनाई जाने वाली मानक प्रचालन प्रक्रिया है जो कंटेनरों के रूकने के समय को कम करने में सहायक होती है और इससे लक्ष्य प्रयोक्ता को सुपुर्दगी भी जल्दी हो जाती है ।
- (v) इस तथ्य के बावजूद कि कंटेनरों को बड़ी मात्रा में भेजने के लिए सीमा शुल्क की अनुमति 7 दिसंबर, 2001 को ले ली गई थी, वास्तविक संचालन कॉनकोर और टीओए से बातचीत करने के बाद 10 दिसंबर, 2001 से ही शुरू किया गया । यह निर्णय एकपक्षीय नहीं था , बल्कि विभिन्न संगठनों से विस्तृत बातचीत करने के बाद किया गया था ।
- (vi) कॉनकोर में भेजे जा रहे कंटेनरों की सूची कॉनकोर, सीमा शुल्क, स्टीमर एजेंटों और सीसीएचएए को भेजी गई थी । इसके अलावा दैनिक गेट रिपोर्टें और यार्ड माल सूची रिपोर्टें भी स्टीमर एजेंटों को भेजी गईं ।
- (vii) सीधी सुपुर्दगी पूरी तरह से समाप्त नहीं की गई थी , बल्कि कम कर दी गई थी । कई परेषिती यार्ड से बॉक्स सीधे लेने में समर्थ थे ।
- (viii) आयात कंटेनरों का ढेर लग जाने के कारण नये आने वाले कंटेनरों के लिए स्थान ही नहीं बचा था । इस प्रकार स्थिति पर भावधानीपूर्वक विचार करने के बाद अन्य संबंधित उद्योग संस्थाओं से

चर्चा करने के बाद ही कुछ जलयानों के लिए बॉक्सों को हुक से सीएफएस तक सीधे भेजने का निर्णय किया गया था ।

- (ix) 'अकार्य दिवस' घोषणा से दैवी आपदाओं की स्थिति में टर्मिनल में पूरी तरह कामबंदी के परिदृश्य का पता चलता है और इसे भंडारण प्रभारों में छूट देने के लिए उचित नहीं कहा जा सकता । हालांकि यह किसी देयता को स्वीकार नहीं करता तथापि वह अलग-अलग मामले में दावों पर पुनर्विचार करने और यदि कंटेनरों की सुपुर्दगी देने में असमर्थता के कारण कोई 'दंडस्वरूप प्रभार' लिए गए हों तो उनमें छूट देने के लिए सहमत है ।
- (x) उसने 25 दिन के भीतर उस पूरी स्थिति को बदल दिया था जो कंटेनरों का ढेर लग जाने के कारण उत्पन्न हो गई थी और जिसके कारण बर्थ पूर्व स्थिति में कोई विलंब न होने पर भी अधिग्रहण के समय विलंब हुआ । इसके कारण उसे उपस्कर और श्रम घंटों की दृष्टि से भारी लागत वहन करनी पड़ी ।
- (xi) प्रशुल्क में छूट देने का प्रावधान उसी स्थिति में है जब यदि कंटेनर की दुलाई में ग्राहक के ट्रेलरो को काम में लाया जाए । बड़ी मात्रा में कंटेनर भेजने के लिए ट्रेलरो का प्रयोग उसने अपने खर्च पर किया था । अतः अनुमोदित प्रशुल्कों के बाहर छूट मागना उचित नहीं है ।
- (xii) यदि लाइनों ने अतिरिक्त राशि वसूल की हो तो उस पर संबंधित लाइनो से चर्चा करना आवश्यक है ।
- (xiii) घाट से होकर भेजे जाने वाले समस्त कार्गो के लिए घाटभाड़ा लागू होता है और इसीलिए हुक से भारी मात्रा में भेजे गए कंटेनरों के लिए घाटभाड़ा लागू न करना अनुचित है ।
- (xiv) उसने एमसीसीआई द्वारा उठाए गए प्रक्रिया संबंधी सभी मुद्दों को अस्वीकार किया है । उसने यह पुष्टि की है कि सभी प्रक्रियाओं पर विभिन्न एसोसिएशन संस्थाओं से पर्याप्त चर्चा कर ली थी; और इस उद्योग की विभिन्न संस्थाओं को प्रक्रिया दस्तावेज भी परिचालित किए गए थे ।
- (xv) उसके प्रचालनों की पूरी अवधि में ग्रीन चैनल निकासी भी जारी रही ।
- (xvi) कंटेनर यार्ड (सीवाई) से प्रचालन (ओ) यार्ड तक संचलन के प्रभार और टन भार आधार पर निरीक्षण प्रभार जिनका सीसीएचए ने आरोप लगाया है, न तो निर्धारित किए गए हैं, न ही परिचालित किए गए हैं और निश्चित रूप से न ही क्रियान्वित किए गए हैं । सीमा शुल्क निरीक्षण 'ओ' यार्ड और सीएफएस में किया गया था ।
- (xvii) लगभग 95% बॉक्सों के लिए केवल 'ऑन व्हील' निरीक्षण की आवश्यकता पड़ती है जिनमें सील को हटाना पड़ता है । इस सील को काटने के लिए केवल 50/- की मामूली फीस वसूल की जाती है ।
- (xviii) यदि सीमा शुल्क को जॉच के दौरान कंटेनर से कार्गो हाथ से हटाना पड़ता है तो सीएचपीटी के मौजूदा प्रशुल्क के अनुसार माल की प्रत्येक उतराई/लदाई के लिए 375/- रु० की वसूली की जाती है ।
- (xix) कंटेनरों के ढेर पर लगाया गया 200 अमेरिकी डालर का अधिभार हटा लिया गया है क्योंकि हमने जलयानों के बैकलॉग को पूरी तरह खत्म कर दिया है और अब टर्मिनल पर बिल्कुल भी ढेर नहीं है । यह भी स्पष्ट किया जाता है कि टर्मिनल के अधिग्रहण के बाद से कंटेनरों की आवाजाही का दैनिक औसत सीएचपीटी की उत्पादकता से अधिक है ।

4.2 सीसीटीएल ने विशेष सेवा प्रभारों की तथाकथित वसूली के संबंध में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) विशेष सेवा अनुरोध ग्राहक के अनुरोध पर होता है। यह तो केवल ग्राहक द्वारा अनुरोध की गई विशेष सेवा और उसके द्वारा उपलब्ध कराई गई अपेक्षित सेवा का दस्तावेजी साक्ष्य है।
- (ii) विशेष सेवा अनुरोध उसके द्वारा दी जाने वाली नियमित सेवा का हिस्सा नहीं है। अधिकांश मामलों में विशेष सेवा अनुरोध आवश्यक हो जाता है क्योंकि ग्राहक किसी भी कारण से उसके द्वारा निर्दिष्ट प्रचालन प्रक्रियाओं का पालन करने में असमर्थ होता है। इसका उदाहरण तीन ऐसे मामले हैं जिनमें प्रचालन प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया गया जिसके कारण विशेष सेवा का अनुरोध आवश्यक हो गया। अधिकांश मामलों में उसके द्वारा निःशुल्क 'फाल बैक' समाधान दिया गया, परंतु यह ग्राहक को स्वीकार्य नहीं होता।
- (iii) विशेष सेवा अनुरोध की दरें पूरी तरह सीएचपीटी में विभिन्न गतिविधियों के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क पर आधारित हैं। हालांकि विशेष सेवा अनुरोध को पूरा करने के लिए टर्मिनल कई प्रहस्तन कर सकता है परंतु वसूल किए जाने वाले प्रभार केवल एक अंतरण के लिए हैं। रेल से सड़क या सड़क से रेल तक स्थिति के परिवर्तन के प्रभार अंतरण/लिफ्ट ऑन/ लिफ्ट ऑफ प्रचालनों के लिए लागू दरों पर आधारित होते हैं।
- (iv) यह विशेष सेवा प्रदान करके वसूल किया जाने वाला राजस्व बहुत ही मामूली है। विशेष सेवा प्रदान करना असुविधाजनक होता है, और सीसीटीएल यह सेवा बिल्कुल भी प्रदान नहीं करेगा।

5.1 इस मामले में संयुक्त सुनवाई 2 फरवरी, 2002 को चेन्नई में सीएचपीटी परिसर में की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

मद्रास चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एमसीसीआई)

- (i) हमारे साथ कोई चर्चा नहीं की गई। कोई समझौता/करार नहीं हुआ। सीसीटीएल द्वारा लिए गए सभी निर्णय तदर्थ थे।
- (ii) सीसीटीएल द्वारा सीएचपीटी के कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण किया गया, इसे भी अधिसूचित नहीं किया गया।
- (iii) तथाकथित बैठके आयोजित की गईं; परंतु बैठक के कार्यवृत्त तैयार नहीं किए गए। यह केवल एकपक्षीय कार्रवाई थी। टिप्पणियाँ वितरित की गईं; परंतु प्रयोक्ताओं के विचारों से कोई सरोकार नहीं था। यहाँ तक कि टिप्पणियाँ सीसीटीएल के पत्र शीर्ष (लैटर हेड) पर भी नहीं थीं।
- (iv) सेवा में बहुत अधिक कटौती की गई; परंतु सभी लागू प्रभार वसूल किए गए। यह अनुचित है।
- (v) महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण में जाने से पहले हमने सीसीटीएल को अभ्यावेदन दिए थे। सीसीटीएल ने न तो (अभी तक) उनकी पावती भेजी है और न ही (अभी तक) जवाब दिया है। सीसीटीएल ने अपनी प्रणाली एकपक्षीय लागू की है।
- (vi) ग्रीन चैनल सुविधा प्रदान की गई है जिसके कारण प्रचालन यार्ड के लिए अनावश्यक संचालन आवश्यक हो गया है।

- (vii) अब वहाँ कंटेनरों का ढेर नहीं लग सकता परंतु वहाँ ढेर लगा हुआ था । इसकी प्रणाली में अतिरिक्त लागत आती है । सीसीटीएल को हमे इसकी प्रतिपूर्ति करनी चाहिए । यहाँ तक कि अपनी मज्जी से ही उद्योग में रूचि रखने वालों से भी भारी मात्रा में किए जाने वाले इस संचलन के बारे में परामर्श नहीं किया गया ।

चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (i) चर्चा की गई थी ; लेकिन अंतिम निर्णय सीसीटीएल द्वारा एक पक्षीय लिया गया । चर्चा के दौरान उठाई गई आपत्तियों/बातों को भी (उदाहरण के लिए जीएलडी क्या है) स्पष्ट नहीं किया गया ।
- (ii) पीएन यार्ड में ढेर लगे (पुराने) कंटेनरों को भेजने के लिए था । जलयानों से बॉक्सों की सीधे सुपुर्दगी भी गलत ढंग से लागू की गई थी ।
- (iii) कंटेनर की सीधे सुपुर्दगी नहीं दी गई । उन्हें अनावश्यक रूप से सीएफएस में अंतरित करना पड़ा । हम अतिरिक्त भुगतान क्यों करें ? भविष्य में भी हमे अतिरिक्त भुगतान क्यों करना चाहिए ?
- (iv) विशेष सेवा अनुरोध वास्तव में 'अनुरोध' नहीं है । हमे अनुरोध करने के लिए बाध्य करने के लिए यह स्थिति पैदा की गई ।
- (v) आईएमडीजी कार्गो के मामले में सीएचपीटी चुने हुए कार्गो पर ही विशेष प्रभार वसूल किया करता था जबकि सीसीटीएल सभी कार्गो पर विशेष प्रभार वसूल करता है । [सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि ऐसे दो मामलों में गलती हुई थी जिसे अब सुधार दिया गया है]

चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए)

- (i) हमसे कभी परामर्श नहीं किया गया । हमें केवल सूचना दी गई थी ।
- (ii) सीमा शुल्क का काम पूरा हो गया है । समस्या यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगने के बारे में उठाई गई थी । इसे हुक सुपुर्दगी करके हल कर दिया गया । जिन (पुराने) कंटेनरों पर ड्यूटी अदा कर दी गई थी उनकी भी यार्ड में सुपुर्दगी करने से मना कर दिया गया ।
- (iii) पीएन यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगने के बारे में था । सीसीटीएल ने हुक प्वाइंट से सीएफएस तक संचयन करने पर भी विशेष ध्यान दिया । यह अनुचित है ।
- (iv) विलंब सीसीटीएल की ओर से किया गया था । प्रयोक्ता विलंब शुल्क का भुगतान क्यों करें ?
- (v) सीसीटीएल प्रयोक्ता उन्मुखी नहीं है । वह केवल राजस्व उन्मुखी है ।
- (vi) रासायनिक जाँच के लिए रोके जाने के कारण हुए विलंबों पर प्रभार नहीं लिया जाएगा । सीसीटीएल को इस लागत को आमेलित करना होगा ।
- (vii) दिवस की परिभाषा मध्य रात्रि से मध्य रात्रि तक है । इसका संबंध पारियों से नहीं है और इसीलिए विसंगति होती है । कृपया इस मामले का समाधान करें ।

- (viii) कॉनकोर और सीसीटीएल के बीच व्यवस्था में प्रशुल्क संबंधी काफी पेचीदगियों हैं। इनकी जाँच की जानी चाहिए।
- (ix) सीएचपीटी की दरों के मान में विशेष सेवा अनुरोध का कोई उल्लेख नहीं है और इसीलिए यह प्राधिकरण के अंतरिम आदेश के अंतर्गत नहीं आता। इसे रोका जाना चाहिए और वसूल की गई समस्त राशि लौटाई जानी चाहिए।
- (x) वे जाली नोटों का संदेह होने के कारण नकद भुगतान लेने से इंकार कर देते हैं। वे भुगतान आदेश पर जोर देते हैं। यह असंवैधानिक है और देश का अपमान है। सीसीटीएल को विधिवत अनुदेश दिए जाने चाहिए।
- (xi) सीमा शुल्क द्वारा जाँच करने में लगे समय के लिए प्रयोक्ताओं को जिम्मेदार नहीं माना जाएगा। इसलिए कोई विलंब भाड़ा भी नहीं बनेगा।

हिंदुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीएल)

- (i) एचसीसी में एक बैठक तो हुई परंतु उठाए गए मुद्दों पर कोई कार्रवाई नहीं की गई। हमने जहाजरानी मंत्रालय को शिकायत की। जहाजरानी मंत्रालय ने अपने अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक से चेन्नई जाने और प्रयोक्ताओं के साथ बैठक आयोजित करने के लिए गए। तब उन्होंने बैठक की।
- (ii) रियायत करार में लिखा है कि उन्हें सीएचपीटी की पद्धतियों और प्रक्रियाओं का पालन करना है। कोई भी महत्वपूर्ण परिवर्तन केवल लाइसेंसदाता के पूर्व अनुमोदन से ही किया जा सकता है।
- (iii) 'डिस्काउंट' अधिक मात्रा पर होता है। रिबेट निष्पादन पर होती है। त्यजन केवल पत्तन द्वारा किया जा सकता है। सीसीटीएल का कहना है कि हम त्याजन नहीं कर सकते।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क के मार्ग निर्देशों के अनुसार पत्तन द्वारा किए गए विलंब के लिए प्रयोक्ता जिम्मेदार नहीं होता।
- (v) यदि सीसीटीएल प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित न की गई दरें प्रसारित करता है तो रियायत करार में सीएचपीटी द्वारा पट्टे को समाप्त किए जाने का प्रावधान है।
- (vi) पूरे कंटेनर को खाली करने के प्रभार 375/- रु० है। परंतु वे एकबार नमूना जाँच के लिए और एक बार पूरे कंटेनर के लिए प्रभार वसूल कर रहे हैं।
- (vii) सीसीटीएल का पूरा व्यवहार गलत है। यह पूरी तरह से विरोधी और पूंजी उन्मुखी है।
- (viii) सीसीटीएल के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक (सीएमडी) ने कहा था कि यदि सीएचपीटी को कोई आपत्ति नहीं होगी तो वह विलंब भाड़े में छूट दे देंगे। विलंब भाड़े में सीएचपीटी के कोई अधिकारिता नहीं है। सीसीटीएल को विलंब भाड़े में छूट देनी चाहिए।

सर्वन इंडिया चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एसआईसीसीआई)

- (i) हम एचसीसी और एससीसीआई का पूरा समर्थन करते हैं।

- (ii) टर्मिनल में प्रक्रियाओं के बारे में प्रयोक्ताओं के साथ कोई बैठक नहीं हुई। पूरी चर्चा कंटेनरों का ढेर हटाने और उस पर अधिभार वसूल करने के लिए थी।
- (iii) राजस्व की हिस्सेदारी की स्थिति में दोनों ही पार्टियों प्रयोक्ता हितों के बारे में सोचेंगी।

सी फूड एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसएफईआई)

- (i) 90% रीफर कंटेनर बाहर के हैं।
- (ii) हमें पोतलदान में विलंब होने पर 60,000/- रु0 प्रति कंटेनर प्रतिमाह का नुकसान होता है। सीसीटीएल ने विलंब किया है। उन्हें ही इसका भार वहन करना चाहिए।
- (iii) रीफर कंटेनरों के लिए सीएचपीटी की दरें टीपीटी की दरों से अधिक हैं। सीसीटीएल को इसमें और वृद्धि क्यों करनी चाहिए ?
- (iv) रीफर कंटेनरों के प्रभार डॉलर में नहीं होंगे।

तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (टीसीसीआई)

- (i) संदिग्धताओं के कारण अनावश्यक विवाद हो रहा है। विशेष सेवा अनुरोध ही इसके लिए जिम्मेदार है। हमें आशा है कि भविष्य में कोई विशेष सेवा अनुरोध नहीं होगा।
- (ii) विलंब भाड़ा सुपुर्दगी में विलंब होने के कारण लगा। वसूल किए गए विलंब भाड़े की वापसी के नुरोध को स्वीकार कर लेना चाहिए।
- (iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को दशों के मान में सीसीटीएल की जवाबदेही निर्धारित करनी चाहिए।

मैसर्स आईटीसी मद्राचलम पेपर बोर्ड लि0

- (i) हम चेन्नई में प्रमुख कंटेनर प्रयोक्ता हैं।
- (ii) हम इस परिवर्तन से खुश हैं। हम सीसीटीएल का स्वागत करते हैं। हमारा अभ्यावेदन केवल पिछली अवधि अर्थात् 30 नवंबर, 2001 से 26 दिसंबर, 2001 के बारे में है।
- (iii) हमने ब्योरेवार अभ्यावेदन दिया है। कंटेनरों में ढेर लग जाने/भ्रांति होने के कारण विलंब हुआ। यह मारा दोष नहीं है। हमें जिम्मेदार नहीं ठहराया जाना चाहिए।
- (iv) सीसीटीएल की कॉनकोर के साथ विशेष व्यवस्था थी परंतु हुक प्वाइंट से केवल नये कंटेनरों को ही हटाया गया। यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगा हुआ था। कंटेनरों के पड़े रहने से भूमि किराया और विलंब भाड़ा लगता रहा। हमने 75 लाख रु0 का भुगतान किया है। इस सबकी वापसी की जानी चाहिए।

१५

- (v) हमारे कंटेनर यार्ड में थे । हमने केवल सीमा शुल्क का भुगतान किया था । सीमा शुल्क पीएन में प्राथमिकता का उल्लेख था । तथापि कोई सुपुर्दगी नहीं हुई । ड्यूटी अदा किए गए बॉक्स पीएन के 15 दिन बाद भी कॉनकोर सीएफएस में भेजे गए ।
- (vi) सीएचपीटी प्रतिदिन 300 कंटेनरों की निकासी करता रहा । पहले महीने में सीसीटीएल अपना भरपूर प्रयास करने के बावजूद प्रतिदिन 150 कंटेनरों की निकासी करने में ही समर्थ हुआ । इतने कम स्तर का प्रचालन करने के कारण हुए विलंब के लिए हमें जिम्मेदार कैसे ठहराया जा सकता है ?
- (vii) 7 दिन की यथोचित अवधि में कंटेनरों को यार्ड में रहने दें और तब यार्ड से सुपुर्दगी करें । तत्पश्चात उसे सीसीटीएल की मर्जी के स्थान पर भेजा जाए ।

कॉनकोर

- (i) हमारा सरोकार सीसीटीएल के साथ हुए समझौता ज्ञापन से है । अन्यथा हम अपना प्रशुल्क निर्धारित करते हैं ।
- (ii) सीएचपीटी प्रशुल्क स्वतः हमारे सीएफएस पर लागू नहीं हुए हैं । हम सीसीटीएल के साथ हुए समझौते के अनुसार प्रभार वसूल कर रहे हैं ।
- (iii) हमारे प्रशुल्क सीएचपीटी के प्रशुल्कों से अधिक हैं । सीएचपीटी दसों को अपनाकर हम कम प्रभार वसूल कर रहे थे । वसूल की गई दसों में दुलाई एवं प्रहस्तन प्रभार भी शामिल थे ।
- (iv) प्रयोक्ताओं के साथ परामर्शी बैठकें की गई । बेशक कोई निर्णय नहीं लिए गए परंतु समस्याओं पर चर्चा की गई थी और संबंधित व्यक्तियों से बात की गई थी ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) कई संगठनों ने कई गंभीर शिकायतें की हैं । कहीं-कहीं कुछ गलत हैं । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को स्वयं इसके बारे में सोचना चाहिए ।
- (ii) उठाए गए सभी मुद्दे प्रशुल्क की समस्या से संबद्ध हैं । प्राधिकरण को इसकी जाँच करनी चाहिए ।
- (iii) सीसीटीएल एकाधिकार की स्थिति में है अतः हो सकता है वे अपनी मर्जी करने के लिए स्वतंत्र महसूस करें । प्रतिस्पर्द्धा की स्थिति में वे ऐसा नहीं कर सकते थे ।

इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन(आईएनएसए) तथा शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया (एससीआई)

- (i) हमसे सीसीटीएल ने कोई संपर्क नहीं किया । केवल सीएसएलए ने ही बात की थी ।
- (ii) हम विभिन्न चैम्बरो द्वारा की गई विभिन्न टिप्पणियों से सहमत हैं ।
- (iii) वे अधिक दक्षता का दावा करते हैं । हम मानते हैं कि दक्षता में सुधार हुआ । परंतु उसके कारण लागत नहीं बढ़नी चाहिए । उनकी दक्षता के परिणामस्वरूप तो लागत कम होने चाहिए थे ।

- (iv) महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार कार्गो का वहन, भेड़ारण और सुपुर्दगी करना उनकी जिम्मेदारी है। उन्हें हर बात प्रयोक्ताओं पर नहीं डाल देनी चाहिए।

चेन्नई पत्तन न्यास (सीसीटीपीटी)

एक बैठक हुई थी। सीसीटीपीटी के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक ने दंडस्वरूप प्रभारों की छूट के बारे में बात की थी। हमसे संपर्क नहीं किया गया। हमसे यदि छूट के लिए संपर्क किया जाएगा तो हमें बोर्ड के पास जाना पड़ेगा।

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि० (सीसीटीपीटी)

- (i) सारी समस्या प्रारंभिक अवधि में हुई थी। सभी समस्याएं वाजिब और संक्रमणकालीन समस्याएं थीं। हम पुनर्विचार करने और (यदि आवश्यक हो तो) राशि लौटाने के लिए तैयार हैं।
- (ii) वे ये आपत्ति कैसे कर सकते हैं कि उनके प्रत्येक सदस्य से बात नहीं की गई। हम केवल एसोसिएशनों के साथ बात कर सकते हैं और करते हैं।
- (iii) सीसीएचए/सीएफएसए ने सीमा शुल्क के साथ चर्चा की थी। उन्होंने पीएन का मसौदा तैयार करने और उसे जारी करने का काम सीमा शुल्क पर छोड़ दिया था। यह हमारा काम नहीं था।
- (iv) यदि हमारी प्रचालन प्रक्रिया के बाहर प्रहस्तन अपेक्षित होता है तो विशेष सेवा अनुरोध आवश्यक होता है। कोई दबाव नहीं है। हमारे पास दस्तावेजी साक्ष्य हैं।
- (v) विशेष सेवा अनुरोध हमारे राजस्व का छोटा सा प्रतिशत है। यह हमारे लिए बहुत असुविधाजनक होता है। यह हम अपने लाभ के नहीं कर रहे, यह केवल प्रयोक्ताओं के लाभ के लिए है।
- (vi) मदवार प्रभारों की वसूली सीसीटीपीटी की दरों के अनुसार की जाती है। दर्शाए गए आंकड़ों में कुछ विरंगतियाँ हो सकती हैं। परंतु हम केवल सही वसूली कर रहे हैं। यदि कोई अधिक वसूली की गई होगी तो हम उसे लौटा देंगे।
- (vii) पत्तन के अंदर निरीक्षण करने का अधिकार है। फिर उसके लिए विशेष सेवा अनुरोध करने का प्रश्न वहाँ से आया ?

6 सीएसएलए ने सीसीटीपीटी द्वारा संयुक्त सुनवाई में किए गए निवेदनों के संदर्भ में निम्नलिखित कुछ बातें कही गई हैं :

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण बिल्कुल सही है कि उसका सीसीटीपीटी या किसी अन्य टर्मिनल में ब्यारेवार प्रचालन मुद्दों से कोई सरोकार नहीं है, सिवाय इसके कि इन मुद्दों का संबंध प्रशुल्क संबंधी समस्याओं से है।
- (ii) यद्यपि सीसीटीपीटी टर्मिनल का प्रबंध अपने हाथ में लेने के समय से ही अपना काम कर रहा है परंतु प्रचालन समस्याएं अभी भी बनी हुई हैं।
- (iii) लाइनो, एजेंटो और सर्वोपरि उद्योग ने भी ग्राहकों की समस्याओं की प्रति सीसीटीपीटी की प्रतिक्रिया के बारे में असंतोष प्रकट किया है।
- (iv) सीसीटीपीटी द्वारा दी जाने वाले सेवाएं न तो राशि का मूल्य दे पाती हैं और न ही लागत प्रभावी हैं। सीसीटीपीटी एकाधिकारी राफ्लायर का - सा व्यवहार करता है।

7. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार सीसीटीएल ने सीसीटीएल द्वारा सीसीटीएल से कॉनकोर सीएफएस तक के संचलनों के बारे में कॉनकोर के साथ हुए समझौता ज्ञापन की प्रति भेजी है। उसने संयुक्त सुनवाई में उठाए गए विभिन्न मुद्दों के प्रत्युत्तर में संक्षिप्त नोट भी प्रस्तुत किया है। उसने पहले दिए गए कुछ स्पष्टीकरणों को पुनः दोहराया है। इनके अलावा सीसीटीएल ने अपने संक्षिप्त नोट में कुछ और मुख्य बातें कही हैं जिनका सार इस प्रकार है :-

- (i) चेन्नई में कंटेनर उद्योग का ढांचा इस प्रकार का है कि अन्य पत्तनों की तुलना में कई इच्छुक पार्टियाँ हैं। इन पार्टियों की जरूरतें कभी एक जैसी नहीं होती अतः कई बार ऐसा होता है कि लिए गए निर्णय कभी एक पार्टी को पसंद नहीं आते तो कभी दूसरी पार्टी को। अतः सीसीटी ने प्रत्येक के बात सुनने और तब स्थिति के अनुरूप सर्वोत्तम निर्णय लेने की नीति अपनाई है।
- (ii) यार्ड में सीमित स्थान होने के कारण प्रचालन यार्ड में निरीक्षण की अनुमति नहीं दी गई। बाद में उद्योग की ओर से अभ्यावेदन मिलने पर प्रचालन यार्ड में निरीक्षण की अनुमति दी गई। यह उल्लेखनीय है कि समस्त एफसीएल के केवल 5% का ही प्रचालन यार्ड में निरीक्षण किया जाता है।
- (iii) कभी-कभी सीमा शुल्क द्वारा निरीक्षण के लिए एक पार्सल लेने के लिए पूरा कंटेनर खाली कराना पड़ता है। अतः अन्य निर्धारित लागत का वहन करने के साथ-साथ आपातपयोगी पूरे दल को भी तैयार करना पड़ता है। इस दृष्टि से उसे कंटेनर भरने/खाली करने के पूरे प्रभार वसूल करने पड़ते हैं। पूरे बॉक्स को भरने/खाली करने के प्रभारों की वसूली करने के संबंध में पूर्व सहमति हुई थी। इसका संयुक्त सुनवाई में उल्लेख किया गया था।
- (iv) हुक से बॉक्सों की सीधी सुपुर्दगी की संख्या कॉनकोर द्वारा बताए अनुसार 50% नहीं थी; बल्कि इससे काफी कम थी। यह केवल कंटेनरों के ढेर को कम करने के एकमात्र उद्देश्य से बताई गई थी।
- (v) हमने कॉनकोर को कंटेनर भेजने की लागत वहन की है। कॉनकोर के प्रतिनिधियों ने भी संयुक्त सुनवाई में इसकी पुष्टि की है। कॉनकोर के साथ हुए समझौता ज्ञापन में यह उपबंध है कि सीसीटीएल भारी मात्रा में संचलन के कारण होने वाले नुकसान के लिए कॉनकोर को मुआवजा देगा।

8.1 वैस्ट कोस्ट पेपर मिल्स लि० ने बाद में एक अभ्यावेदन भेजा जिसमें उसने कहा है कि संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार सभी संबद्ध कागजात दंडस्वरूप प्रभार से छूट पर विचार करने के लिए सीसीटीएल को प्रस्तुत कर दिए गए थे। इसकी प्रतिक्रिया में सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है कि वह दंडस्वरूप प्रभारों में केवल 63% की ही छूट दे पाएगा, क्योंकि सीएचपीटी कुल राजस्व का 37% हिस्सा वसूल करता है उसने अपने हिस्से की छूट देने के अनुरोध को अस्वीकार कर दिया है।

8.2 कुछ प्रयोक्ताओं ने अपने प्रचालनों के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तावित पृथक प्रशुल्क लागू करने के बारे में भी अपनी टिप्पणियाँ दी हैं। चूंकि इन मुद्दों का निपटान चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में कंटेनर टर्मिनल प्रचालनों के लिए प्रशुल्कों का निर्धारण करने के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा 6 मार्च, 2002 को पारित आदेश में हो गया है अतः इस मामले में उन्हें शामिल नहीं किया गया है।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान संग्रहीत समस्त सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) यह प्राधिकरण साधारणतया किसी के भी प्रचालन मामलों में हस्तक्षेप नहीं करता। तथापि जब प्रचालन प्रक्रियाओं में प्रशुल्क संबंधी समस्याएं उत्पन्न हो जाती हैं तो इस प्राधिकरण के ऐसे मामलों में अधिनिर्णय करना पड़ता है।
- (ii) सीसीटीएल के अपने प्राक्कलनों के आधार पर और अपने टर्मिनलों में कंटेनर प्रचालनों की लागत के आधार पर प्रशुल्कों का निर्धारण करने के आवेदन का निपटान इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही कर दिया गया है और सीसीटीएल के लिए पृथक दरों के मान को अधिसूचित कर दिया गया है। यह मामला टर्मिनल के प्रचालन के प्रारंभिक चरण से संबंधित कुछ आकस्मिक एवं प्रक्रियात्मक मुद्दों तक सीमित है। ऐसी स्थिति में सीसीटीएल के प्रशुल्क लागू करने के बारे में विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दे इस कार्यवाही से संबद्ध नहीं हैं, क्योंकि सीसीटीएल पृथक की दरों के मान को अधिसूचित करते समय उन पर पहले ही विचार किया जा चुका है।
- (iii) कुछ प्रयोक्ताओं ने आरोप लगाया है कि सीसीटीएल ने अपनी (संशोधित) प्रचालन प्रक्रिया शुरू करने से पहले उनसे कोई परामर्श नहीं किया। जब सीसीटीएल ने विभिन्न आंकड़ों की सूची बनाई, जब उसने विभिन्न प्रयोक्ता समूहों से परामर्श किया तो उस समय आपत्ति यह की गई है कि सीसीटीएल द्वारा लिए गए निर्णय एकपक्षीय थे; बैठक का कार्यवृत्त परिचालित नहीं किया गया; सभी सदस्यों को आमंत्रित नहीं किया गया; आदि।

जैसा कि सीसीटीएल ने उल्लेख किया है कि उसने विभिन्न मुद्दों पर अपने विचारों का आकलन करने के लिए प्रयोक्ताओं से परामर्श किया। यह स्वीकार करना होगा कि सभी मुद्दों पर सभी संबंधित प्रयोक्ताओं के बीच पूर्ण सहमति नहीं हो पाना संभव नहीं है। सीसीटीएल को चूंकि टर्मिनल का प्रचालन करना है। अतः निर्णय उसी को लेना है।

यह प्राधिकरण यह टिप्पणी करने के लिए बाध्य है कि इस मामले में कुछ प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए कुछ मुद्दे बहुत ही क्षुद्र हैं और इनमें केवल सीसीटीएल का विरोध करने का स्वर झलकता है। प्रयोक्ताओं को भी सीसीटीएल के सामने संक्रमण अवधि में अस्थायी तौर पर आई समस्याओं को समझना होगा और उनके साथ सहयोग करने का प्रयास करना होगा।

- (iv) चेन्नई कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण करने की तारीख से प्रचालन की पृथक दरों के मान के अधिसूचित होने तक सीसीटीएल को सीएचपीटी के मौजूदा प्रशुल्कों के आधार पर प्रभार वसूल करने का प्राधिकार दिया गया था। प्रयोक्ताओं द्वारा उठाया गया एक मुद्दा सीसीटीएल द्वारा विशेष सेवा अनुरोध के लिए वसूल किए गए प्रभारों के बारे में है। यह तर्क दिया गया है कि वसूल किए गए प्रभार पूरी तरह नये और स्पष्ट रूप से अप्राधिकृत हैं। हालांकि विशेष सेवा अनुरोध के अंतर्गत विभिन्न स्थितियाँ आती हैं तथापि यह स्थिति सीसीटीएल द्वारा दिए गए इस स्पष्टीकरण से उभरती है कि उसने विशेष अनुरोध पर इन सेवाओं को प्रदान किया है और संबद्ध गतिविधियाँ मुख्यतया टर्मिनल के भीतर लिफ्ट ऑन/ लिफ्ट ऑफ तथा दुलाई के लिए हैं और सीएचपीटी की दरों के मान में सेवा के इन घटकों के लिए विशिष्ट प्रभार शामिल हैं। हालांकि टर्मिनल ऑपरेटर द्वारा वास्तव में दी गई इन सेवाओं से इंकार नहीं किया जा सकता तथापि यह तर्क भी दिया जा सकता है कि वे टर्मिनल की उन सेवाओं का ही हिस्सा होना चाहिए जिनके लिए संयुक्त रूप से प्रभार अदा किया गया है। उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी की दरों के मान में इस प्रकार के संयुक्त प्रहस्तन प्रभार की वसूली के लिए दी जाने वाली सेवाओं का विशेष रूप से

अभिनिर्धारण किया गया है ; विशेष सेवा अनुरोध के अंतर्गत आने वाली सेवाएं इस प्रकार की अभिनिर्धारित सेवाएं नहीं हैं । ऐसी स्थिति में टर्मिनल ऑपरेटर से उद्योग द्वारा अपेक्षित निःशुल्क सेवाएं प्रदान करने की अपेक्षा करना अनुचित है । इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि सीसीटीएल द्वारा वसूल किए गए प्रभार अधिसूचित प्रशुल्कों पर आधारित हैं, इस प्रकार की वसूलियों की स्वीकार्यता के बारे में कोई आपत्ति नहीं हो सकती । सीसीटीएल ने यह स्वीकार किया है कि एक या दो मामलों में लागू प्रशुल्क में कुछ विसंगति थी और उन्हें दूर करने तथा अतिरिक्त वसूली को वापस करने के लिए वह सहमत है ।

- (v) एमसीसीआई और सीसीएचए ने सीमा शुल्क निरीक्षण के लिए कंटेनरों को प्रचालन यार्ड में अंतरित करने के बारे में आपत्ति की है । यह स्वीकार करना होगा कि सीमा शुल्क निरीक्षण सामान्य भंडारण यार्ड में या गेट पर नहीं किया जा सकता । इस प्रकार के निर्धारण के लिए निर्दिष्ट स्थान होना चाहिए । इसके अतिरिक्त, इस मामले में यह निर्णय सीमा शुल्क को करना है कि वह इस प्रकार के निरीक्षण कहाँ करे । यह स्पष्ट नहीं है कि टर्मिनल ऑपरेटर ऐसे स्थान के बारे में एकपक्षीय निर्णय कैसे ले सकता है । संयोग से, सीएचपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि जिस समय टर्मिनल का प्रचालन वह कर रहा था उस समय भी सीमा शुल्क द्वारा कंटेनरों का निरीक्षण पृथक विनिर्दिष्ट यार्ड में किया गया । कंटेनरों को प्रचालन यार्ड में अंतरित करने में सीसीटीएल ने उनकी अतिरिक्त ढुलाई की है, चढ़ाया है, और उतारा है ; और, इन सेवाओं के लिए अधिसूचित दरों के अनुसार प्रभार वसूल किए हैं । ऐसी स्थिति में, सीसीटीएल द्वारा दरों के मान का गलत ढंग से लागू करने की स्थिति दिखाई नहीं देती ।
- (vi) विचारार्थ उठाया गया एक मुद्दा सीमा शुल्क द्वारा नमूना जाँच के लिए वसूल किए गए प्रभारों के बारे में है । कुछ प्रयोक्ताओं ने यह उल्लेख किया है कि कंटेनर भरने/खाली करने के लिए प्रति टीईयू 375/- रु० की दर पूरे कंटेनर के लिए दी जाने वाली सेवा के लिए है ; और नमूना जाँच में सीमा शुल्क केवल दो या तीन पैकेट निकालता है । ऐसी स्थिति में पूरे कंटेनर को भरने/खाली करने के लिए निर्धारित प्रभारों की वसूली करना उचित नहीं है ।

सीसीटीएल द्वारा अधिसूचित दरों के मान में, यह प्राधिकरण आधे कंटेनर को भरने/खाली करने के प्रभार पहले ही निर्धारित कर चुका है । सीएचपीटी की दरों के मान में इस प्रकार का निर्णय उपलब्ध नहीं था ।

सीमा शुल्क की नमूना जाँच में, सामग्री निकाली जाती है और फिर वापस भी की जाती है । इसका अर्थ यह हुआ कि एक प्रचालन कंटेनर खाली करने का है और एक प्रचालन भरने का है । हालांकि सीमा शुल्क केवल कुछ पैकेटों की सामग्री की ही जाँच कर सकता है परंतु नमूने मज्जी से कहीं से भी ले लिए जाते हैं जिनके लिए कई अन्य पैकेटों को भी हटाना आवश्यक हो जाता है जिससे अभिनिर्धारित नमूने प्राप्त किए जा सकें । जैसा कि सीसीटीएल ने उल्लेख किया है कि इसे इस प्रकार के लिए पूरे श्रम दल की तैनाती करनी पड़ती है जिससे सीमा शुल्क द्वारा आनी जाँच नमूना को कंटेनर से निकाला जा सके और फिर निरीक्षण के बाद सामग्री को वापस शीक गटार से रखा जा सके ।

यहाँ भी सीसीटीएल द्वारा दरों के मान को गलत ढंग से लागू करने की स्थिति दिखाई देती है ।

- (vii) सीसीटी ने कहा है कि रियायत करार में सीसीटीएल से अपेक्षा की गई है कि वह सीएचपीटी द्वारा निर्धारित दरों के अतिरिक्त प्रभारों का अनुपालन करे और कोई भी महत्वपूर्ण परिवर्तन लाइसेंसदाता के

अनुमोदन से ही किया जा सकता है। हमें नहीं लगता कि सीसीटीएल द्वारा प्रशुल्क संबंधी समस्याओं को बढ़ाने वाला ऐसा कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन किया गया है। किसी भी स्थिति में रियायत करार के उपबंधों को लागू करना इस प्राधिकरण की जिम्मेदारी नहीं है।

एचसीसी ने रियायत करार के एक और उपबंध का भी उल्लेख किया है जिसमें सीसीटीएल द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित न किए गए प्रभारों की वसूली किए जाने पर (सीएचपीटी) द्वारा उसका लाइसेंस समाप्त किए जाने का प्रावधान है। इस प्राधिकरण को ऐसा नहीं लगता कि सीसीटीएल द्वारा दरो के मान को गलत ढंग से लागू किया गया हो। भले ही सीसीटीएल ने अप्राधिकृत प्रभार वसूल किए हैं जैसा कि पहले उल्लेख किया जा चुका है परंतु व्यथित पार्टी को लाइसेंस समाप्त करने के सबंध में उपर्युक्त कार्रवाई करने के लिए लाइसेंसदाता के पास जाना चाहिए।

- (viii) लगभग सभी प्रयोक्ताओं ने विलंब की दृष्टि से तथा उनके द्वारा वहन की गई अतिरिक्त लागत के कारण सीसीटीएल द्वारा कंटेनरों के ढेर को कॉनकोर सीएफएस में भेजने के लिए अपनाई गई प्रक्रिया के बारे में आपत्ति की है।

जिस समय सीसीटीएल ने सीएचपीटी से कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण किया था उस समय कंटेनर यार्ड में कंटेनर का बड़ा ढेर लगा था। यह स्वीकार करना होगा कि यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगाने के लिए एकमात्र सीसीटीएल जिम्मेदार नहीं है, यह ढेर पुराना चला आ रहा था। किसी भी परियोजना में, चाहे वह कितनी ही बड़ी क्यों न हो कुछ प्रारंभिक समस्याएं आ सकती हैं। सीसीटीएल परियोजना में संक्रमण अचानक हुआ था और वह भी विरोधी परिस्थिति में हुआ था। ये सभी कारक प्रारंभिक चरण में आने वाली अप्रत्याशित समस्याओं को और भी बढ़ा देते हैं। सीसीटीएल ने प्रारंभिक चरण में आई इन अप्रत्याशित समस्याओं को ईमानदारी से स्वीकार किया है। इस प्रकार के मामलों में भले ही लाइसेंसधारी ने नियत दिन को विधिक एवं तकनीकी दृष्टि से अधिग्रहण कर लिया हो परंतु यदि प्रचालन का प्रहस्तन चरणबद्ध ढंग से किया जाए तो इस प्रकार की आकस्मिक समस्याओं से बचा जा सकता है।

जैसा कि सीसीटीएल ने बताया है, उसके पास उपलब्ध वैकल्पिक कार्य अवधि में टर्मिनल का अधिग्रहण करते ही टर्मिनल को बदलना पड़ता, और यार्ड में जमा कंटेनरों की निकासी के बाद ही प्रचालन शुरू करने पड़ते। विकल्प को अपनाना किसी भी संबंधित प्रयोक्ता के हित में नहीं होता।

यह सही है कि चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में उपलब्ध भंडारण स्थल सीमित है। इस तथ्य को स्वीकार करके इस प्राधिकरण ने भी सीसीटीएल के लिए पहले से अधिसूचित पृथक दरो के मान में कंटेनरों के भंडारण प्रीर बढ़ा दिए हैं।

महत्वपूर्ण समय में, सीसीटीएल के सामने आई परिस्थितियों में कंटेनरों को ऑफ-डॉक सीएफएस में अंतरित करने की व्यवस्था अनुचित नहीं लगती। दिसंबर, 2001 के अंत तक भारी मात्रा में जमा कंटेनरों की पूरी निकासी कर दिए जाने से सीसीटीएल द्वारा प्रारंभिक चरण में अपनाए गए दृष्टिकोण की प्रभावोत्पादकता का पता चलता है। निस्संदेह, इस बात का, कि सीसीटीएल को जाता है कि उसने स्वयं टर्मिनल से कॉनकोर सीएफएस तक कंटेनरों की दूरवाई की लागत को वहन किया। सीसीटीएल ने उसका औचित्य बनाए रखने के प्रयास में यह भी सुनिश्चित किया है कि सीएचपीटी प्रभार कॉनकोर द्वारा उसके सीएफएस में ही वसूल किए जाएं। उल्लेखनीय है जैसा कि कॉनकोर ने संयुक्त सुनवाई में स्वीकार भी किया था।

- (ix) सीसीटीएल ने संयुक्त सुनवाई में प्रारंभिक चरण में जिस समय कंटेनर यार्ड में भारी ढेर लगा हुआ था, प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान किए गए भंडारण प्रभारों की वापसी करने के संबंध में प्रत्येक मामले के आधार पर पुनर्विचार करने का प्रस्ताव किया है। जैसा कि कई अन्य मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया गया है कि ऐसे मामलों का निपटान करने में मार्गदर्शी सिद्धांत यह होना चाहिए कि पत्तन/टर्मिनल के कारण हुए विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को जिम्मेदार नहीं माना जाएगा।
- (x) प्रचालन के प्रारंभिक चरण में जिस समय कंटेनर यार्ड में भारी ढेर लगा था कंटेनरों की निकासी के दो परिदृश्य थे। जो कंटेनर सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के बाद आए वे सुपुर्दगी के लिए कॉनकोर सीएफएस को सीधे भेजे गए। दूसरी श्रेणी के वे कंटेनर थे जो सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के समय यार्ड में थे। जैसा कि आईटीसी भद्राचलम लि० ने बताया है, दूसरी श्रेणी के कंटेनरों को न तो सीसीटीएल में ही सुपुर्दगी के लिए प्राथमिकता दी गई और न ही कॉनकोर सीएफएस में भेजने के लिए।

कुछ प्रयोक्ताओं ने आरोप लगाया है कि कंटेनरों को भारी मात्रा में कॉनकोर सीएफएस में भेजने के लिए सीमा शुल्क द्वारा दी गई अनुमति केवल पुराने कंटेनरों के संबंध में थी जबकि सीसीटीएल ने अपनी मज्जी से नये कंटेनरों का भेजने का विकल्प चुना। इस मुद्दे में यह प्राधिकरण कोई हस्तक्षेप नहीं कर सकता। यदि दी गई अनुमति का उल्लंघन किया गया है तो चूककर्ता के खिलाफ आवश्यक कार्रवाई करना सीमा शुल्क का काम है। यहां यह स्मरण रखना प्रासंगिक होगा कि जैसा कि सीसीटीएल ने स्पष्ट किया है, आयात कंटेनरों का ढेर लग जाने के कारण नये आने वाले कंटेनरों के लिए स्थान ही नहीं बचा था। इस प्रकार स्थिति पर सावधानीपूर्वक विचार करने के बाद और संबंधित उद्योग संस्थाओं से चर्चा करने के बाद ही कुछ जलयानों के लिए बॉक्सों को हुक से सीएफएस तक सीधे भेजने का निर्णय किया गया था।

- (xi) जेएनपीटी सीएफएस के मामले में इस प्राधिकरण ने यह विनिर्णय दिया था कि कंटेनरों पर निःशुल्क समय उनके सीएफएस में पहुंचने के बाद ही शुरू होगा। यह सिद्धांत सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के बाद पहुंचने वाले कंटेनरों के मामलों में भी समान रूप से लागू होगा। ऐसे मामलों में निःशुल्क अवधि कंटेनरों के कॉनकोर सीएफएस में पहुंचने के बाद ही शुरू होगी।
- (xii) जैसा कि सीसीटीएल ने स्वयं स्वीकार किया है कि सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण करने के समय यार्ड में पड़े कंटेनरों को भेजने में कुछ वाजिब विलंब हुआ। यह विलंब मुख्य रूप से परिवहन के उपलब्ध न होने तथा यार्ड में भंडारण स्थान के अभाव में नये कंटेनरों को ऑफ डॉक सीएफएस में भेजने की आवश्यकता के कारण हुआ। ऐसे मामलों में (सभी औपचारिकताएं पूरी करने के बाद) संबंधित आयातक द्वारा सुपुर्दगी का आवेदन प्रस्तुत करने की तारीख से कॉनकोर सीएफएस में या सीसीटीएल यार्ड में कंटेनरों का उपलब्ध कराने तक की अवधि को भंडारण प्रीर वसूल करने के प्रयोजन से निःशुल्क अवधि मानना उचित होगा। अतः सीसीटीएल के लिए उचित होगा कि वह उक्त निःशुल्क अवधि के दौरान भी उक्त कंटेनरों पर वसूल किए गए भंडारण प्रभार लौटाए।
- (xiii) सीसीटीएल ने तर्क दिया है कि वह स्वीकार्य मामलों में वसूल किए गए भंडारण प्रभारों की केवल 63% राशि ही लौटा सकता है क्योंकि शेष राशि वह रियायत करार में दी गई राजस्व हिस्सेदारी व्यवस्था के अंतर्गत सीएचपीटी को पहले ही भेज चुका है। यह स्वीकार करना होगा कि भंडारण प्रभारों की वापसी इसलिए की जानी है क्योंकि उनकी वसूली ऐसी अवधि के लिए की गई थी

जिस अवधि में यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगा था जिसके लिए प्रयोक्ता जिम्मेदार नहीं थे। चूंकि वसूल किए गए प्रभारों को पूरी तरह सीसीटीएल को प्राप्त राजस्व (आय) नहीं माना जा सकता अतः सीएचपीटी के लिए यह उचित नहीं होगा कि वह उस आय में से अपना हिस्सा मांगे। भले ही ये प्रभार्य दरों के मान के अनुसार स्वीकार्य थे और उसी के अनुसार वसूल किए गए थे परंतु परिस्थितियों के मद्दे नज़र सीएचपीटी को ऐसे सी मामलों में अपने 37% हिस्से को लौटाने के लिए तत्काल सहमत होना चाहिए जिनमें इस समय निर्धारित मार्ग-निर्देशों के अनुसार सीसीटीएल ऐसे कंटेनरों पर वसूल किए गए भंडारण प्रभार लौटाने का निर्णय करे। तथापि जैसा कि उल्लेख किया गया है सीसीटीएल को तो कंटेनरों से भरा यार्ड मिला था, अतः यह प्राधिकरण सीएचपीटी को निदेश देता है कि वह सीसीटीएल द्वारा ऐसे कंटेनरों के लिए भेजे गए भंडारण प्रभार लौटाए।

- (xiv) प्रयोक्ताओं ने कंटेनरों को सीधे कॉनकोर सीएफएस में सीधे भेजने के मामले में संयुक्त प्रहस्तन प्रभार के ढुलाई एवं लदाई/उतराई (लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ) के घटकों की वसूली किए जाने के बारे में आपत्ति की है। यह स्वीकार करना होगा कि ये सेवाएं टर्मिनल के भीतर नहीं दी गई थीं। परंतु सीसीटीएल द्वारा की गई व्यवस्था के कारण कॉनकोर सीएफएस को सीसीटीएल के यार्ड के विस्तार के रूप में देखना होगा। प्रयोक्ताओं के दृष्टिकोण से, कंटेनरों को सुपुर्दगी के लिए तैयार रखने के लिए अपेक्षित सभी सुविधाएं उनके द्वारा सीसीटीएल को भुगतान करने के आधार पर उपलब्ध कराई गई थी। ऐसी स्थिति में सीसीटीएल के लिए कंटेनर कॉनकोर सीएफएस को सीधे भेजने पर प्रहस्तन प्रभारों के किसी भी हिस्से को लौटाना आवश्यक नहीं होगा।
- (xv) कुछ प्रयोक्ताओं ने लाइनो द्वारा अतिरिक्त वसूली का मुद्दा भी उठाया है। यह प्राधिकरण लाइनो द्वारा की गई वसूली के मुद्दों की जाँच नहीं करेगा तथापि मुंबई पत्तन न्यास के संबंध में की गई कार्यवाही के संबंध में यह बात पहले ही प्रकाश में आ चुकी है कि टीएचसी लाइनो द्वारा वहन की गई लागत की प्रतिपूर्ति है, और जहाज पर्यंत भारक (ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग) लागत लाइनर शर्तों के अधीन समुद्री भाड़े का ही हिस्सा है।
- (xvi) सीसीएचए ने सीसीटीएल द्वारा "पारियों" और दिवसों की परिभाषाओं के बारे में किए गए परिवर्तन का भी मुद्दा उठाया है। सीएचपीटी की पुस्तक - 1 के अध्याय-1 के खंड (के) में दरों के मान में 'पारी' और दिवस को लागू करने के प्रयोजन से उनकी परिभाषा दी गई है। इस प्राधिकरण द्वारा आदेशित अंतरिम व्यवस्था में सीसीटीएल के लिए प्रशुल्कों को लागू करने से संबंधित मौजूदा शासी शर्तों सहित प्रशुल्कों का पालन करना अपेक्षित है। चूंकि सीएचपीटी की दरों के मान में से अगले दिन प्रातः 6 बजे तक की जाएगी अतः सीसीटीएल 'मध्य रात्रि से मध्य रात्रि' तक की नई परिभाषा को शामिल नहीं कर सका। इसी प्रकार सीसीटीएल ने अपने टर्मिनल का प्रचालन करने के लिए पारी समय कुछ भी अपनाया हो परंतु सीएचपीटी की दरों के मान में निर्धारित समय ही सीएचपीटी प्रशुल्कों की वसूली के प्रयोजन से लागू होगा। सीसीटीएल से अपेक्षा की जाती है कि वह अपने बनाए गए बिलों पर पुनर्विचार करे और इस संबंध में यदि आवश्यक हो तो अतिरिक्त वसूली की राशि लौटाए।

10 परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय करता है :-

- (i) सीसीटीएल द्वारा अपने प्रचालन के प्रारंभिक चरण में दरों के मान को गलत ढंग से लागू करने के शक्य में कोई साक्ष्य नहीं है।

- (ii) (क) सीसीटीएल जिस समय यार्ड में कंटेनरों का ढेर लगा था उस अवधि में कंटेनरों पर वसूल किए गए भंडारण प्रभारों को लौटाने पर विचार करेगा ।
- (ख) सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के बाद आने वाले नये कंटेनरों के मामले में, निःशुल्क अवधि कंटेनरों के कॉनकोर सीएफएस में पहुंचने के बाद भी शुरू होगी ।
- (ग) उन कंटेनरों के मामले में जो सीसीटीएल द्वारा टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के समय यार्ड में पड़े हुए थे, संबंधित आयातक द्वारा (सभी औपचारिकाताएं पूरी करने के बाद) सुपुर्दगी के लिए आवेदन प्रस्तुत करने की तारीख से कंटेनरों को कॉनकोर सीएफएस में या स्वयं सीसीटीएल यार्ड में सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध कराए जाने की तारीख तक की अवधि को भंडारण प्रभाग वसूल करने के प्रयोजन से निःशुल्क अवधि माना जाएगा ।
- (iii) सीएचपीटी ऐसे सभी मामलों में जिनमें सीसीटीएल इस समय निर्धारित मार्ग-निर्देशों के अधीन इन कंटेनरों पर वसूल किए गए भंडारण प्रभारों की वापसी की अनुमति दे, राजस्व के अपने (37%) हिस्से की वापसी करेगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 22nd April, 2002

No. TAMP/73/2001-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports disposes of the representations made by various port users and representative bodies of port users about tariff related issues arising out of the operational procedure introduced by the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) in the initial phase of operation of its terminal as in the Order appended hereto

SCHEDULE

Case No. TAMP/73/2001-CHPT

Various port users and representative bodies of port users of the Chennai Container Terminal	---	Applicants
	- Vs -	
Chennai Container Terminal Limited (CCTL)	---	Respondent

ORDER

(Passed on this 8th day of April 2002)

This case relates to representations received from users about tariff issues arising out of the operational procedures introduced by the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) in the initial phase of operation of its Terminal.

1.2. This Authority had passed an Order on 4 December 2001 authorising the CCTL to levy charges as per the CHPT Scale of Rates for the services rendered as an interim measure till its proposal was disposed of.

2.1. At the joint hearing held on 18 January 2002 at the CHPT to consider the CCTL proposal for fixation of tariffs, representatives of various port user organisations had raised various operational and tariff related issues arising in the context of implementation of the interim tariff approved for the CCTL. The Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI) and the Chennai Custom House Agents' Association (CCHAA) had sent their representations before the joint hearing on some of these related issues, which were forwarded to the CCTL for comments.

2.2. At this joint hearing, it was decided that another joint hearing would be held on 2 February 2002 at the CHPT premises in Chennai to consider the tariff related issues and operational matters raised by the users in the context of implementation of the interim tariffs approved for the CCTL. All the users were advised to file their written submissions; and, also endorse a copy of the same to the CCTL simultaneously.

3. The representations received from the Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI), Chennai Custom House Agents Association (CCHAA) and the written submissions filed by various users organisations are summarised below:

The Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)

A. Tariff Related Issues

- (i). The CCTL in order to over come the problem faced by them in operating the quay and yard equipment decided unilaterally without consulting the users to move all the boxes to an off-dock CFS outside the Port run by the CONCOR.
- (ii). The CCTL moved the boxes from the hook of the vessel to CONCOR with no intimation to Trade; and, denied direct delivery of boxes at the yard. This resulted into levy of demurrage and storage charges which would not have been incurred if direct delivery from the Terminal was allowed.
- (iii). Since the consent and concurrence of the Trade was not obtained for such direct movements, the entire period from the day the Terminal was taken over till restoration of normal working may be treated as *dies non*. The trade shall not be made to suffer for the inefficiency of the CCTL.
- (iv). When the boxes are moved from hook of the vessel to a CFS outside the Port, there is no deployment of the CCTL equipment other than the quay side gantry crane. Hence, out of the THC of Rs.1415/- per 20' and Rs.2125/- for 40' container, only Rs.790/- and Rs.1185/- is leviable.

- (v). The tariff of Rs.625/- for 20' and Rs.940/- for 40' container with respect to transportation to and lift off at the CY shall not be collected from the Line. If it is collected the same shall be refunded.
- (vi). After taking over the Container Terminal, the responsibility of the stevedoring rests with the CCTL and not with the Line. Hence, the Lines / Agents shall refund the on-board stevedoring component of Rs. 448/- per unit included in the THC.
- (vii). The lift-off charges of Rs.350/- and Rs.515/- for 20' and 40' container respectively which has been collected as a part of the THC shall be refunded in cases where the boxes were moved directly from the hook of the vessel to outside CFS.
- (viii). The wharfage on cargo assumes a built in provision to cover the normal storage of cargo. In the event of direct delivery, the cargo shall not enjoy the built in cushion for storage. That being so, the proportionate wharfage shall be refunded.
- (ix). The introduction of a new cost item of Rs.2000/- per box as Special Service Request (SSR) is unjust and without any legal sanction; and, hence deserves to be refunded.

B. Procedure Related Issues

- (i). At the joint hearing, the procedural aspects as regards handling the operations of the Container Terminal were accorded equal prominence as of tariff in view of the fact that procedure related matters do have implications for the tariffs.
- (ii). The CCTL did not inform the Trade of its procedures and practices after taking over the Terminal. There is no written documented procedure even now. This has lead to confusion at the Container Terminal.
- (iii). The Ministry of Finance has Introduced the concept of 'Green Channel' for reputed importers to bring down the transactional cost. This being a step in the right direction shall be allowed to continue at the CCTL.
- (iv). There is a provision in the CHPT tariff to carry out Customs inspection of cargo within the port. This practice is being followed for almost two decades. It helps to keep the costs under control. The CCTL must, be directed to retain the earlier practice. Time limit may, however, be prescribed for completing such operations to avoid pile up of cargo at the stack yard.
- (v). All the operations existing before the take over as regards exports shall be retained. If at all any change is proposed, it has to be in consultation with the trade and users.
- (vi). Due to militant activities of labour, its member firms are unable to either proceed with the shipment or seek alternative method of disposal of the cargo lying in the 'O' yard. This has lead to additional financial losses.

The Chennai Custom House Agents' Association (CCHAA)

- (i). As per the rates prescribed in the existing Scale of Rates of the CHPT the tariff for movement of container from CPY to 'O' yard is Rs.1,040/- for a 20' container and Rs.1,560/- for a 40' container whereas the CCTL is collecting Rs. 1,700/- and Rs.2,550/- for the same operation.
- (ii). The CCTL levies charges for inspection of cargo on tonnage basis. This is a new levy and has not been proposed at all.
- (iii). A sum of Rs.750/- for opening of package at the time of Customs inspection; and, Rs.50/- for breaking one time seal is levied by the CCTL without approval of the TAMP. Such charges are not prescribed in the CHPT's Scale of Rates.

Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)

- (i). Special Service Request (SSR) form does not specify whether the tariff applicable is for exports or imports.
- (ii). Several items listed in the SSR also form part of the existing port tariff. Any specific tariff item can be considered only after the TAMP's ruling; and, till such ruling, the existing tariff shall prevail.
- (iii). The charges for change of delivery status from Chennai CY to ICD and vice versa must be specified.
- (iv). The weights incorporated in the Form No.13 differ from EIR submitted as it is possible that the truck weight is also being included.
- (v). Contrary to the assurance given by the CCTL to provide very efficient and cost effective service, the performance of the CCTL turned out to be quite unenviable rather, touched the negative end of the scale. As a result the Feeder Operators increased the congestion surcharge up to US\$ 200 per TEU.
- (vi). As the situation became uncontrollable, the CCTL started enbloc movement of containers to CONCOR throwing the entire trade into maximum hardship and consequent losses.

The Container Shipping Lines Association (India) (CSLA)

- (i). The CCTL has verbally advised that it will cease to collect charges hitherto collected by the CHPT from Shippers / Consignees relating to Cargo Wharfage and Demurrage; and, that such charges will be invoiced to Lines directly by the CCTL. Collection of such charges by Lines shall impose additional financial and administrative burden in way of Service Tax and Income Tax.
- (ii). A tariff revision is pending before the TAMP and till final disposal of the matter, *status quo* must be maintained.
- (iii). Any departure from established procedure ought to be made in writing, explaining the reasons for change of the mode of operandi, and by following a consultative process.
- (iv). The SSR levied by the CCTL is not authorised by the TAMP.

The Tamil Chamber of Commerce (TCC)

- (i). The entire congestion that prevailed at the time of take over of the Terminal has been solved; and, instead of vessels waiting for berth as on date the berth is waiting for vessels.
- (ii). Eventhough, it is mentioned that the rates for billing is arrived based on various components of tariff approved by the TAMP, there is lot of ambiguity in the new procedure of billing as regards levy of SSR.
- (iii). Huge demurrage have been paid by the importers due to delay in delivery of containers by the CCTL. The CCTL must refund the demurrage charges collected since the delay in delivery was due to failure on the part of the CCTL.

The Hindustan Chamber of Commerce (HCC)

- (i). As many as 2000 plus boxes were lying in the yard when the CCTL took over the Terminal. These were not attended to by the private operator even after a fortnight since the concentration was to move the boxes from the hook. The importers were also denied delivery of the box. As a result all these boxes incurred avoidable storage and demurrage charges purely due to the fault of the CCTL.

- (ii). The productivity of the CCTL for the first 30 days after the taking over the Terminal dropped drastically from 85 moves per shift per hook achieved by the CHPT in last 30 days of handling the Terminal to 45 move per shift.
- (iii). During the first month of operation of the terminal the CCTL blamed the pathetic condition of the equipment it had inherited from the CHPT as the reason for its non-performance. With the same equipment and with only adding three reach stackers, the CCTL now claims to have reached high levels of efficiency. It appears that pathetic condition of the equipment indicated by the CCTL was only a ploy to cover up its inadequacy.
- (iv). Without giving any notice to the trade, the CCTL stopped direct delivery of all import boxes from the Terminal from the 8th December 2001 due to severe congestion in the Terminal (created by the CCTL). It started flushing out all the containers to the Off-Dock CFS of CONCOR and insisted the Trade to take possession of the containers from the CONCOR.
- (v). The Trade was forced to pay all the penal charges like storage on the container and demurrage on the cargo even for the delays in removal of the container to the CONCOR CFS, which is an activity entirely undertaken by the CCTL.
- (vi). There should be a specific bar for the Terminal operator to move the container to an off-dock CFS (unless specifically requested by the Importer) on his own for the first seven days of landing of the Importer to enjoy the demurrage free period, to complete all required documentation and to cut down all additional cost that are suffered by outward movement to an off-dock CFS.

The entire period of restoration of the Terminal to normalcy may be treated as demurrage and storage free period. This free period may be extended to all boxes at Terminal or sent to the CONCOR by the CCTL.

- (vii). It has reiterated the comments of the MCCI as regards customs clearance carried out within the port by the CHPT. The option of carrying out the customs formalities should rest with the Importer and delegated to private terminal operator.
- (viii). The option of clearance of a container from the Port or of its movement to an off-dock CFS should only be with the Importer.
- (ix). It has reiterated the views of the other users as regards as levy of SSR.
- (x). Procedures for both receipt of export boxes and delivery of import containers shall be laid down taking into consideration the local conditions and set practices. Any change of the set down procedure can be only in consultation with the trade and the users.
- (xi). The CCTL has also denied the facilities enjoyed by the Green Channel Importers to take possession of the cargo after carrying out the Customs verification of only the container number within the Terminal.
- (xii). When a single shipping bill covering multiple containers is moved to the terminal one or more containers are not able to enter the gates before cut off time due to long queue. As a result apart from losing connectivity to the planned vessel, an exporter is forced to split the customs document causing lot of delay and additional cost alongwith payment of SSR to the CCTL.
- (xiii). The practice of waiver of demurrage charges during the period of detention of cargo by the Customs may be continued as per the Order of the TAMP.

M/s. ITC Bhadrachalam Paperboards Limited

- (i). The CCTL was devoid of any contingency plan despite knowing the fact that there would be teething problems initially when the Terminal is taken over. The Trade was totally kept in the dark of all the operations and procedures.
- (ii). Penal charges of approximately Rs.75 lakhs covering cargo demurrage, container storage and container detention charges had to be paid due to lack of proper planning of the CCTL.
- (iii). The trade shall not be compelled to pay penal charges for the inefficiency of the Terminal Operator. Penal charges collected by the CCTL whether it is cargo related or container specific must be refunded preferably with interest.
- (iv). The track record of the CHPT in terms of direct delivery of import as compared to the CCTL's performance immediately after the taking over the Terminal justifies its demand for waiver of penal charges.
- (v). The CCTL had stopped direct delivery of containers; and, had shifted the containers to a CFS from the 8 December 2001 to the 27 December 2001. Thus, it has no right to collect any ground rent for storage of cargo or demurrage charges for this period or until such time the containers were moved to the CONCOR. Further the calculation of free days shall commence from the 23 December 2001 for the containers lying in the Container Yard of the Port.

4.1. In response to the comments made by the MCCI and the CCHAA, the CCTL has submitted the following main points:

- (i). The TAMP's Order dated 4 December 2001 allows it to levy the rates prescribed in the existing CHPT Scale of Rates as an interim arrangement. Accordingly, it has followed the CHPT Scale of Rates 2001 as approved by the TAMP. The Order is silent on the issue of operating procedures.
- (ii). On-board stevedoring charges of Rs. 448/- (plus 5% service tax thereon) levied by it is less than the charges levied by the CHPT.
- (iii). Detailed operating procedures have been extensively circulated to all customers in the trade prior to commencement of Terminal operations through various presentations / formal gathering.
- (iv). There was severe congestion coupled with poor availability of adequate yard equipment to facilitate normal operations. It was imperative to ensure that the available resources were used to an optimum level. Import yard inventory was fast reaching its maximum capacity and further continuation would have only meant complete closure of the Terminal. En-Bloc movement of imports is a standard operating procedure at most international terminals which helps to reduce dwell time and thereby allows quicker delivery to the end user.
- (v). Despite the fact that Customs permission for en-bloc movement was received on 7 December 2001, the actual movement post negotiations with CONCOR and TOA had started only from 10 December 2001. This decision was not taken unilaterally; but, after detailed discussions with various organisations.
- (vi). Lists of containers being moved to the CONCOR were sent to the CONCOR, Customs, Steamer Agent and CCHAA. Further daily gate reports and yard inventory reports were also dispatched to the Steamer Agents.
- (vii). Direct delivery was not terminated completely; but, was minimised. Several consignees were able to take the boxes directly from the yard.

- (viii). There was no space to stow new arrivals due to pile up of imported containers. Thus, after careful consideration of the situation and only after discussions with the relevant trade bodies, the decision was taken to move the boxes directly from the hook to the CFS and a few vessels.
- (ix). *Dies-non* declaration depicts a scenario of total closure of the Terminal on *force-majeure* and cannot be justified for sake of granting remission of storage charges. Though it does not admit any liability, it has agreed to review claims on a case-by-case and waive any "penal charges" if such charges have been incurred due to its inability to give delivery of containers.
- (x). Within 25 days it has turned around the situation which was fraught with congestion and delays at the time of take over to a stage of no pre-berthing delays. This has come at a tremendous cost in terms of both equipment and man-hours spent.
- (xi). The tariff has a provision for rebate only if the customer's trailers are used for transportation of the container. The trailers for en-bloc movement were undertaken at its cost. Thus asking for rebates outside the approved tariffs is not appropriate.
- (xii). If the lines have collected an additional amount then this needs to be discussed with the respective lines.
- (xiii). Wharfage is applicable to all cargo moved via the wharf and as such seeking non-applicability of wharfage for containers moved en-bloc from the hook is invalid.
- (xiv). It has denied all procedures related issues raised by the MCCI. It has confirmed that all procedures had been adequately discussed with various association bodies; and, documented procedures were also circulated to various segments of trade.
- (xv). Green channel clearance had continued throughout the period of its operations.
- (xvi). Charges for movements from CPY to 'O' Yard and inspection charges on tonnage basis as alleged by the CCHAA have neither been established, nor circulated and certainly not implemented. The Customs inspection was carried out at 'O' yard and CFS.
- (xvii). Approximately 95% of the boxes require only an 'On Wheel' inspection where the seal needs to be removed. A nominal fee of Rs. 50/- is only levied for cutting this seal.
- (xviii). In case Customs require the cargo to be physically removed from the container during the course of the examination, then a destuffing / stuffing fee of Rs.375/- each is levied as per the existing CHPT tariff.
- (xix). The congestion surcharge of US \$ 200 has been withdrawn since we have completely cleared the backlog of vessels and there is no more congestion in the Terminal. It is further clarified that the average daily container throughput after take-over of the Terminal is higher than the CHPT's productivity.

4.2. The CCTL has further submitted the following main points relating to the alleged levy of Special Service charges:

- (i). The SSR is at the request of the customer. It is the only documentary evidence of a special service requested by a customer and the requisite service provided by it.
- (ii). The SSR is not part of the routine service offered by it. In most cases the SSR becomes necessary since the customer for whatever reasons is unable to adhere to the operational procedures laid down by it. It has illustrated three such cases where the operational procedures have not been complied with thereby necessitating a request for special service. In most cases 'free' fall back solution is given by it; but, the same is not acceptable to the customer.

- (iii). The rates for the SSR are strictly based as per the tariffs notified by the TAMP for different activities at the CHPT. Although the terminal may do several handlings to fulfil the SSR, the charges levied are for only one shifting. The charges for change of status from rail to road or vice versa or shut out are derived based on the rates applicable for shifting / lift-on/ lift-off operations.
- (iv). The revenue realised by providing this special service is minimal. It is inconvenient to provide SSR; and, the CCTL would rather not provide this service at all.

5.1. A joint hearing in this was held on 2 February 2002 at the CHPT premises in Chennai. At the joint hearing, the following submissions were made:

The Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)

- (i). No discussions were held with us. There was no understanding / agreement. All decisions taken by the CCTL were adhoc.
- (ii). That the CCTL has taken over the Container Terminal of the CHPT has also not been notified.
- (iii). The so-called meetings were held; but, there were no minutes of the meeting. It was one-way action. Notes were distributed; but, there was no concern for users views. Even the notes were not on the CCTL's letter head.
- (iv). A highly curtailed service was provided; but, with all the applicable charges. This is unfair.
- (v). Before going to the TAMP, we had made representations to the CCTL. The CCTL has neither (yet) acknowledged nor (yet) replied. The CCTL has imposed its systems unilaterally.
- (vi). Green channel facility has been given the go by due to which unnecessary movement to 'O' yard has become necessary,
- (vii). Congestion may not be there now; but, it was there. Its systems cost extra expenditure. The CCTL must reimburse it to us. Even by their own admission, Trade interests were not consulted for the en-bloc movement.

Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)

- (i). There were discussions; but, the final decision was taken by the CCTL unilaterally. Objections / points raised (for example, what is GLD) in the discussions have not yet been clarified.
- (ii). The P.N. was for movement of (old) containers congesting the yard. It was wrongly applied to cover even direct delivery of boxes from vessels.
- (iii). Direct delivery of container was not given. Unnecessarily they were required to be shifted to the CFS. Why should we pay extra? Even in the future why should we pay extra?
- (iv). SSR was not really a 'request'. A situation was created to compel us to 'request'.
- (v). In case of IMDG cargo the CHPT used to levy the special charges selectively whereas the CCTL levies it on all cargo. [The CCTL has clarified that there was a mistake made in two such cases which has since been rectified.]

The Chennai Custom House Agents Association (CCHAA)

- (i). We were never 'consulted'. We were only 'informed'.

- (ii). Customs has been made a *fait accompli*. The problem raised was about yard congestion. It was subverted to cover even off the hook deliveries. Delivery was denied at the yard even on duty paid (old) containers.
- (iii). The P.N. was about congestion at the yard. The CCTL concentrated on movement from hook point to CFS. It is illegal.
- (iv). Delay was by the CCTL. Why should users pay demurrage?
- (v). The CCTL has no user orientation. They are only revenue oriented.
- (vi). Delays due to detention for chemical examination shall not be charged. The CCTL must absorb this cost.
- (vii). Definition of day is Midnight to Midnight. It is not co-terminus with shifts and, therefore, it causes anomalies. Please sort out this matter.
- (viii). The arrangement between the CONCOR and the CCTL has hefty tariff implications. It must be examined.
- (ix). There is no mention in the CHPT Scale of Rates about SSR and, therefore, it is not covered by the interim Order of the TAMP. It must be halted and all collections must be refunded.
- (x). They refuse to take cash payments because of suspicion about fake notes. They insist on 'pay orders'. This is unconstitutional and disrespect to the country. The CCTL must be duly instructed.
- (xi). Users shall not be held responsible for the time taken by Customs to test. Hence no demurrage shall accrue.

The Hindustan Chamber of Commerce (HCC)

- (i). There was a meeting at the HCC. But, no action was taken on the points made. We complained to the Ministry of Shipping (MOS). The MOS asked their CMD to go to Chennai and hold a meeting with users. They held a meeting then.
- (ii). The Concession Agreement (CA) says, they have to follow the systems and procedures of the CHPT. Any significant change can only be with the prior approval of the Licensor.
- (iii). 'Discount' is on volume. 'Rebate' is on performance. 'Waiver' can be given only by the port. The CCTL says they cannot give waivers.
- (iv). As per the TAMP Guidelines, user is not responsible for delays caused by the port. Here, all the delay was caused by the CCTL. The users shall not be charged for that.
- (v). If the CCTL charges rates not approved by the TAMP, the Concession Agreement (CA) provides for termination of lease by the CHPT.
- (vi). Destuffing charges of Rs. 375/- is for a whole container. But, they charge more once on sample checking; and, again, on the whole container.
- (vii). The CCTL's whole attitude is wrong. It is hostile and totally money oriented.
- (viii). The CCTL's CMD said that they would waive demurrage if the CHPT has no objection. The CHPT has no *locus standi* in demurrage. The CCTL must waive demurrage.

The Southern India Chamber of Commerce and Industry (SICCI)

- (i). We fully endorse views of the HCC and MCCI.

- (ii). There were no meetings with users about procedures at the Terminal. The discussion was all about removing the congestion and the congestion surcharge.
- (iii). In a revenue sharing situation, both the parties shall be concerned about user interests.

The Sea Food Exporters Association of India (SFEAI)

- (i). 90% of reefer containers are from our side.
- (ii). We lose Rs. 60,000/- per container per month for delay in shipments. The CCTL has delayed it. They must bear the burden.
- (iii). The CHPT rates for reefer containers are higher than the TPT rates. Why should the CCTL increase it further?
- (iv). The charges for reefer containers shall not be denominated in dollar terms.

The Tamil Chamber of Commerce and Industry (TCCI)

- (i). There are unnecessary controversies due to ambiguities. The SSR is responsible for this. We hope there will be no SSR in future.
- (ii). Demurrage was due to delay in delivery. The request for refund of demurrage collected must be conceded.
- (iii). The TAMP must fix accountability of the CCTL in the Scale of Rates. Delays in delivery must be on the CCTL account.

M/s. ITC Bhadrachalam Paperboards Limited

- (i). We are a major container user in Chennai.
- (ii). We are happy with the change. We welcome the CCTL. Our representation is only about the past period i.e. 30 November 2001 to 26 December 2001.
- (iii). We have given a detailed representation. Containers were delayed because of congestion/confusion. It is not our fault. We should not be held liable.
- (iv). The CCTL had a special arrangement with the CONCOR. But, only fresh containers were moved from the hook point itself. Congestion was at the yard. Containers continued to lie there gathering ground rent and demurrage. We have paid Rs. 75.0 lakhs. All this must be refunded.
- (v). Our containers were at the yard. We had paid customs duty. Customs PN referred to delivery of duty paid containers on priority. Even then there was no delivery. Duty paid boxes were moved to CONCOR CFS even 15 days after the PN.
- (vi). The CHPT used to clear 300 containers per day. In the first month, the CCTL with its best effort initially was able to clear 150 containers per day. How can we be held responsible for delay with such a low level of operation?
- (vii). Allow retention of containers at the yard for a reasonable period of 7 days and then deliver from the yard. Thereafter, remove it to any place of the CCTL's choice.

CONCOR

- (i). Our involvement was with respect to a Memorandum of Understanding (MOU) with the CCTL. Otherwise, we fix our own tariff.
- (ii). The CHPT tariff has not been automatically extended to our CFS. We are charging as per our MOU with the CCTL.

- (iii). Our tariffs are higher than the CHPT tariffs. By adopting the CHPT rates, we were charging less. The rates levied included charges for transportation and handling.
- (iv). Consultative meetings with users were held. Decisions were no doubt not taken there. But, problems were discussed, and concerns were addressed.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). So many organisations have made so many serious complaints. Something is wrong, somewhere. The TAMP must concern itself.
- (ii). All the issues raised have tariff implications. The TAMP must go into all of this.
- (iii). The CCTL is in a monopolistic position hence may be they feel free to behave as they please. In a competitive situation, they could not have done that.

Indian National Shipowners' Association (INSA) & Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). We have not been contacted by the CCTL at all. Only the CSLA has been in the picture.
- (ii). We agree with the various comments made by different Chambers.
- (iii). They claim greater efficiency. We concede improvement in efficiency. But, that should not result in increased cost. Their efficiency should lead to reduction in cost.
- (iv). It is their responsibility, in terms of the MPT Act, to discharge, store and deliver cargo. They must not pass on everything to users.

The Chennai Port Trust (CHPT)

There was a meeting. The CMD of the CCTL did talk about waiver of penal charges. We have not been approached. If we are approached for a waiver, we will have to go to the Board.

The Chennai Container Terminal Limited (CCTL)

- (i). The problem was all in the initial period. There were genuine transitional problems. We are willing to review and (if necessary) refund.
- (ii). How can they object that each of their Members were not addressed. We can and do deal only with Associations.
- (iii). The CCHAA/CFSA discussed with the Customs. They left it to the Customs to draft and issue the P.N. It was not our doing.
- (iv). SSR becomes necessary when handling is required to be done outside our operating procedure. There is no compulsion. We have documentary proof.
- (v). The income from SSR is a small percentage of our revenue. It is a great inconvenience to us. We are not doing it for our benefit; it is only for user's benefit.
- (vi). The itemised charges are all taken from the CHPT Scale of Rates. There can be some discrepancies in the figures indicated. But, we are collecting only the correct figure. If there is any excess collection, it will be refunded.
- (vii). Inspection inside the port is a right. Where is the question of making a special service request for that?

6. The CSLA has offered the following main points with reference to the submissions made by the CCTL at the joint hearing:

- (i). The TAMP is quite right in not involving itself in detailed operational issues at the CCTL or any other terminal, except insofar as such issues have tariff implications.

- (ii). Even though the CCTL has undoubtedly raised its game since it took over the management of the terminal, operational problems still remain.
- (iii). The Lines, agents and more importantly the trade have expressed clear dissatisfaction with the response of the CCTL to the customers' complaints.
- (v). The services offered by the CCTL neither gives value for money nor is it cost effective. The CCTL behaves like a monopoly supplier.

7. As agreed in the joint hearing the CCTL has furnished a copy of the MOU signed by the CCTL with the CONCOR about the movements from CCTL to the CONCOR CFS. It has also furnished a brief note in response to various issues raised at the joint hearing. It has reiterated some of the clarifications given by it earlier. In addition to these some of the main points given by the CCTL in the brief note are summarised as follows:

- (i). The container trade in Chennai is structured such that there are many interested parties as compared to the other ports. As the requirements of these parties are never the same, there are often times when decisions taken are not liked by one party or the other. Thus, the CCT followed the policy of hearing everyone and then reaching a decision that best suited the situation.
- (ii). Inspection at the 'O' yard was not permitted due to restriction of yard space. Subsequently, after receiving representations from the trade the inspection at the 'O' yard was allowed. It is to be noted that only 5% of all the FCL's are inspected at the 'O' yard.
- (iii). Sometimes even to get one parcel for Customs inspection the entire container has to be destuffed. Thus it has to deploy an entire gang as stand-by in addition to incurring the other fixed costs. In view of this it is forced to levy the full stuffing/destuffing charge. There was complete agreement as regards levy of stuffing/destuffing charge for the entire box (This was stated at the joint hearing.)
- (iv). The number of direct delivery of boxes from the hook was not 50% as stated by the CONCOR ;but, much lower. This was done with the single objective of reducing the prevailing congestion.
- (v). We have borne the cost of movement of container to the CONCOR. The representative of the CONCOR has also confirmed this at the joint hearing. The MOU with the CONCOR provides that the CCTL shall compensate the CONCOR for any loss arising from this en-bloc movement.

8.1. The West Coast Paper Mills Limited has subsequently sent a representation stating that as agreed at the joint hearing all the relevant papers were submitted to the CCTL for consideration of waiver penal charges. In response to this the CCTL has clarified that it will be able to waive only 63% of the penal charges since the CHPT which collects 37% of the gross revenue, has turned down the request to waive its share.

8.2. Some of the users have also given comments on the application for separate tariffs for its operations proposed by the CCTL. Since these issues have been dealt with in the Order passed by this Authority on 6 March 2002 relating to fixation of tariffs for the container terminal operations at the Chennai Container Terminal these have not been included in the instant case.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case and based on the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). This Authority does not ordinarily interfere in operational matters per se. Nevertheless, when operational procedures introduced give rise to tariff implications, this Authority has to adjudicate on such matters.
- (ii). The application of the CCTL for fixation of tariffs based on its own estimates and costs for container operations at its terminal has already been disposed of by this Authority

and a separate Scale of Rates for the CCTL has been notified. This case is confined only to some of the incidental and procedural issues relating to the initial phase of operation of the terminal. That being so, the issues raised by different users about the CCTL tariff application are not relevant to this proceeding as they have already been considered while notifying the separate Scale of Rates for the CCTL.

- (iii). Some of the users have alleged that the CCTL has not at all consulted the users before introducing its (revised) operational procedure. When the CCTL has listed out the various dates when it consulted different user-groups, the objections are that decisions taken by the CCTL were unilateral; no minutes of the meeting was circulated; all members were not invited; etc.

As has been pointed out by the CCTL, it held consultations with users to assess their viewpoints on different issues. It is to be recognised that perfect understanding between all concerned on all issues may not be possible. Since the CCTL is to operate the terminal, it has to take its decisions.

This Authority is constrained to observe that some of the issues raised by some users in this case are too trivial and in some places bordering on hostility towards the CCTL. The users must also appreciate the problems temporarily faced by the CCTL in the transitional phase and try to be accommodative.

- (iv). From the date of its taking over of the Chennai Container Terminal till a separate Scale of Rates for its operations was notified, the CCTL was authorised to levy charges based on the existing CHPT tariffs. One of the main issues agitated by the users is about the charges realised by the CCTL for Special Service Request (SSR). It has been argued that the charges realised are totally new and clearly unauthorised. Even though the SSR covers various situations, it clearly emerges from the clarifications offered by the CCTL that it has gone out of the way to provide these services on special requests; and, the activities involved are primarily lift on / lift off and transportation within the terminal. And, the CHPT Scale of Rates contains specific charges for these components of services. While there can be no denial of such services physically provided by the terminal operator, the argument can be that they should form part of the terminal's services for which a composite charge is paid. It is noteworthy that the CHPT Scale of Rates identifies specifically the services to be provided against the levy of such a composite handling charge; the services covered under the SSR are not such identified services. That being so, it is unreasonable to expect a terminal operator to provide free-of-cost services required by the Trade. Considering the fact that the charges levied by the CCTL are based on notified tariffs, there cannot be any objection to admissibility of such levies. The CCTL has admitted that there was some discrepancy in the tariff applied in one or two cases and agreed to rectify them by refunding the excess collection.
- (v). The MCCI and the CCHAA have objected to shifting of containers to O-Yard for Customs inspection. It is to be recognised that Customs inspection cannot take place at the normal Storage Yard or at the Gate. There has to be a designated place for such inspection. Further, it is a matter for the Customs to decide on the place where it will carry out such inspections. It is not clear how a terminal operator can unilaterally decide on such location. Incidentally, the CHPT has also indicated that containers were inspected at a separate specified Yard by the Customs even when the terminal was operated by it. In shifting the containers to the O Yard, the CCTL has provided additional transportation, lift on, and lift off; and, such services have been charged as per the notified tariffs. That being so, there does not appear to be any wrong application of the Scale of Rates by the CCTL.
- (vi). Another issue posed for consideration is about the charges levied for sample checks by the Customs. Some of the users have pointed out that the rate of Rs.375/- per TEU for stuffing / de-stuffing is for the services provided to the whole container; and, in sample checks, the Customs draws out only two or three packets. In this circumstance, levy of charges prescribed for stuffing / de-stuffing of a full container is not justifiable.

In the Scale of Rates notified for the CCTL, this Authority has already prescribed stuffing/de-stuffing charges for half-a-container. Such a prescription was not available in the CHPT Scale of Rates.

In Customs sample checks, the contents are to be drawn out and again put back. This means that there is one operation of de-stuffing and one operation of stuffing. Even though the Customs may physically verify contents of only a few packets, the samples are drawn at random which necessitates removal of several others to gain access to the identified samples. As has been pointed out by the CCTL, it has to deploy a full complement of labour for this operation so that samples identified by the Customs can be taken out from the container and again the contents can be repositioned properly after inspection.

Here, again, there does not appear to be any wrong application of the (then) Scale of Rates by the CCTL.

- (vii). The HCC has pointed out that the Concession Agreement requires the CCTL to follow the systems and procedures of the CHPT and any significant change can only be introduced with the approval of the Licensor. We do not find any significant change in operational procedure giving rise to tariff implications have been made by the CCTL. In any case, enforcing the provisions of the Concession Agreement is not the responsibility of this Authority.

The HCC has also pointed out another provision in the Concession Agreement providing for termination of the License (by the CHPT) if the CCTL levies charges not approved by this Authority. This Authority does not find any wrong application of the Scale of Rates by the CCTL. Even if the CCTL had levied unauthorised charges, as has already been pointed out, the aggrieved party has to approach the Licensor for taking appropriate action for termination of the License.

- (viii). Almost all the users have objected to the procedure adopted by the CCTL to move containers *en bloc* to the CONCOR CFS in view of delays and additional cost suffered by them.

When the CCTL took over the container terminal from the CHPT, there was a congestion in the Container Yard. The users have also acknowledged this fact. It has to be recognised that congestion in the yard was not the sole making of the CCTL; it was an inherited legacy. In any project, irrespective of its magnitude, there may be some teething problems in the initial phase. In the CCTL project, the transition was abrupt and that too under a relatively hostile circumstance. These factors also add up to some unanticipated problems in the initial phase. The CCTL has honestly admitted such unforeseen problems erupting in the initial phase. In cases like this, such eventualities can be avoided if the handing over of operations was carried out in a phased manner irrespective of the legal and technical take-over by the Licensee on the appointed day.

As has been pointed out by the CCTL, the alternate course of action available to it would have been to close down the terminal temporarily immediately on take over; and, to resume operations only after clearing the congestion in the yard. This option would not have been in the interests of all concerned.

It is a fact that the storage space available in the Chennai Container Terminal is limited. Recognising this fact, this Authority has also increased the storage charges for containers in the separate Scale of Rates already notified for the CCTL.

It does not appear to be an unreasonable arrangement, given the circumstances encountered by the CCTL at the material time, to shift the containers to an off-dock CFS. That the congestion was totally cleared by end-December 2001 shows the efficacy of the approach adopted by the CCTL in the initial phase. Undoubtedly, it goes to the credit of the CCTL to bear the cost of transporting the containers from the terminal to the CONCOR CFS. In its attempt to maintain reasonableness, the CCTL has also ensured that the CHPT charges are levied by the CONCOR even at its CFS. It is noteworthy that

the CONCOR rates are higher than the CHPT rates as admitted by the CONCOR at the joint hearing.

- (ix). At the joint hearing, the CCTL has offered to review on a case-to-case basis for refunding storage charges paid by the users in the initial phase when the container yard was congested. As has already been held by this Authority in many other cases, the guiding principle in settling such cases has to be that users shall not be made responsible for delays caused by the port / terminal.
- (x). In the initial phase of operation when the yard was congested, there were two scenarios of clearance of containers. The containers which arrived after the CCTL had taken over the terminal were sent directly to the CONCOR CFS for effecting delivery. The other category was those containers which remained in the yard when the CCTL took over the terminal. As has been pointed by the ITC Bhadrachalam Limited, the second category of containers was not accorded any priority in effecting delivery either at the CCTL terminal itself or for moving to the CONCOR CFS.

Some of the users have alleged that permission granted by the Customs for *en bloc* movement of containers to the CONCOR CFS was only in respect of old containers whereas the CCTL had chosen to move even the fresh arrivals. This is not an issue for this Authority to interfere with. If there is any breach of the permission granted, it is for the Customs to take necessary action against the defaulter.

It is relevant here to remember that, as has been clarified by the CCTL, there was no space to stow new arrivals due to pile up of import containers. Thus, after careful consideration of the situation and only after discussions with the relevant trade bodies, the decision was taken to move the boxes directly from the hook to the CFS for a few vessels.

- (xi). In a case relating to the JNPT CFS, this Authority had held that free time on containers shall commence only after they reached the CFS. This principle will equally apply in the cases of containers arriving after the CCTL had taken over the terminal. In such cases, the free period shall commence only after the containers reached the CONCOR CFS.
- (xii). As admitted by the CCTL, there has been some genuine delay in moving those containers which were lying in the yard at the time of the CCTL take over. This delay has primarily been attributed to non-availability of transport and the necessity to move the fresh arrivals to the off-dock CFS for want of storage space in the yard. In such cases, it may be reasonable to treat the period from the date of the concerned importer filing an application for delivery (after observing all formalities) till the date of making the containers available at the CONCOR CFS or in the CCTL yard itself for delivery as free period for purposes of levying storage charges. It is, therefore, reasonable for the CCTL to refund storage charges on such containers levied even during such free period.
- (xiii). The CCTL has argued that it can refund storage charges in admissible cases to the extent of only 63% of the charges realised since the balance has already been remitted to the CHPT under the revenue-sharing arrangement envisaged in the Concession Agreement. It is to be recognised that refund of storage charges is to be made since they have been collected for a period when there was a congestion in the yard for which users cannot be held responsible. Since the charges levied cannot strictly be called as an admissible revenue to the CCTL, it may not be reasonable for the CHPT to seek its share from that income. Even if these charges were admissible and realised in terms of the Scale of Rates, in consideration of the circumstances, the CHPT must sportingly agree to refund its share of 37% in all such cases where the CCTL decides, subject to the guidelines now prescribed, to refund the storage charges levied on such containers. After all, as has already been mentioned, the CCTL had only inherited a congested yard. This Authority, therefore, directs the CHPT to refund its share of storage charges remitted by the CCTL on account of such containers.
- (xiv). The users have also objected to levy of transportation and lift on / off components of the composite handling charges in the case of containers directly moved to the CONCOR

CFS. It is to be admitted that the services were not provided within the terminal. But, by virtue of the arrangement introduced by the CCTL, the CONCOR CFS has to be seen as an extension of CCTL yard. From the users point of view, all services required to make their containers ready for delivery were provided against the payment made by them to the CCTL. That being so, it will not be necessary for the CCTL to refund any part of the handling charges on containers directly moved to the CONCOR CFS.

- (xv). Some of the users have also raised an issue about excess recovery of THC by Lines. This Authority will not go into the issues concerning THC levied by the Lines. Nevertheless, it has already come into light in a proceeding relating to the Mumbai Port Trust that THC is reimbursement of costs incurred by Lines; and, on-board stevedoring cost forms part of ocean freight under liner terms.
- (xvi). The CCHAA has raised an issue about changes in the definition of 'shifts' and 'days' made by the CCTL. Clause (k) of Chapter-I; Book-I of the CHPT defines 'shift' and 'day' for the purposes of their application in the Scale of Rates. The interim arrangement Ordered by this Authority required the CCTL to follow the CHPT tariffs including the existing conditionalities governing the application of tariffs. Since the CHPT Scale of Rates specifies that 'day' shall be reckoned from 6 A.M. of a day to 6 A.M. on the following day, the CCTL could not have introduced a new definition of 'midnight to midnight'. Likewise, irrespective of the shift timings adopted by the CCTL for operating its terminal, the timings prescribed in the CHPT Scale of Rates will be applicable for the purpose of levying the CHPT tariffs. The CCTL is required to review its billing made and refund excess collections, if any, on this account.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides as follows:

- (i). There is no evidence of any wrong application of the Scale of Rates by the CCTL during the initial phase of its operation.
- (ii).
 - (a). The CCTL shall consider refunding of storage charges levied on containers during the period when its yard was congested.
 - (b). In the case of new containers arriving after the CCTL had taken over the terminal, the free period shall commence only after the containers reached the CONCOR CFS.
 - (c). In the case of those containers which remained in the yard at the time of the taking over of the terminal by the CCTL, the period from the date of the concerned importer filing an application for delivery (after observing all formalities) till the date of making the containers available at the CONCOR CFS or at the CCTL yard itself for delivery shall be counted as free period for purposes of levying storage charges.
- (iii). The CHPT shall refund its share (37%) of revenue in all such cases where the CCTL allows, subject to the guidelines now prescribed, for refund of the storage charges levied on such containers.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVTIII/IV/143/Extra.]

